>

Title: General discussion on the Budget (Railway) 2009-2010.

MADAM SPEAKER: Now, Item No. 17, General Discussion on the Railway Budget.

The time allotted for discussing the Railway Budget is 10 hours. Before I call upon Shri Ananth Kumar, I would like to request the House to skip the lunch hour so that we can utilize that time for discussing this item.

I hope the House agrees. Shri Ananth Kumar.

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): आप लंच स्किप मत कीजिए, लंच के बाद शुरू करवाइए।

अध्यक्ष महोदया : इस डिस्कशन के लिए दस घंटे हैं। श्री अनंत कुमार।

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण): महोदया, मैं शुरुआत में रेल मंत्री जी को दो विषयों के लिए बधाई देना चाहता हूं - एक, श्री बसुदेव आचार्य दिखाई नहीं दे रहे हैं। श्री बसुदेव आचार्य और कम्युनिस्ट पार्टी को बंगाल की राजनीतिक पटरी से नीचे उतारा, इसके लिए मैं उन्हें बधाई दे रहा हूं। दूसरी बधाई इसलिए दे रहा हूं कि इस बजट में उन्होंने व्हाइट पेपर का जिक्र किया है और पूर्व रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी के कार्यकाल के बारे में एक व्हाइट पेपर लाने की घोषणा की है। मुझे कभी-कभी लगता है कि रेल बजट हिन्दी फिल्मों जैसे होता है, यानी उसे पूरा समझने के लिए आखिर का भाग पहले देखें।[NB6]

> मैं व्हाइट पेपर के बारे में कहना चाहता हूं कि यदि हम पेज नम्बर 38 देखें, तो उसमें the

Hon.Railway Minister has said:

> "I would like to assure the House that Railways will come out with a White Paper indicating its present organizational, operational and financial status based on its performance in the last five years. "

मुझे लगता है कि कभी-कभी ...(व्यवधान) जैसे कानून में हम सैक्शन्स को "रैड विथ" पढ़ते हैं, वैसे ही ऐसे पढ़ना चाहिए। You may read Page 38 with Page 28. I would like to quote her:

> "Within a few days of my taking charge I was surprised to find that there was a provision of Rs.3400 crores for resource mobilisation through PPP."

अंतरिम बजट प्रक्षेपण की समीक्षा करते हुए मैं यह जानकर आश्चर्य चकित रह गयी कि 3,400 करोड़ रुपये के संसाधन सार्वजनिक निजी भागीदारी के जरिये जुटाए जाने की व्यवस्था की गयी थी जिनमें से 3,300 करोड़ रुपये तो कभी भी नहीं जुटाए जा सकते थे। इसका अर्थ यह हुआ कि वर्ष 2008-09 में वास्तविक खर्च के स्तर में वार्षिक योजना में सीधी कटौती थी। ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (सारण): आप सरप्लस वाला पैरा पढ़िये, उसमें सब कुछ लिखा हुआ है।

श्री अनंत कुमार : मैं आपको उस बारे में भी बता दूंगा कि सरप्लस कितना था और कहां था। पेज नम्बर 19 देखें, तो उसमें लिखा है कि -

> "Based on the review, it is very clear that the unrealistically high targets set in the Interim Budget are not sustainable and warrant a mid-course correction. "

पिछले पांच साल का रियल परफोर्मैंस कितना है, एक्चुअल सरप्लस कितना है और यदि मैं वैंकेया जी नायडू के शब्दों में कहूं, तो फैक्चुअल इन्वेस्टमैंट क्या है, आदि सारी बातों का दस्तावेज खोलना चाहिए इसलिए आपको व्हाइट पेपर जारी करना चाहिए।

> "In 2007-08 the cash surplus was Rs.20,103 crore; got depleted in 2009-10 to the cash surplus of Rs.6,644 crore. "

Why this money got depleted so fast? दाल में कुछ काला लगता है। जैसे चारे में घोटाला था, उसी तरह रेल में भी घोटाला हो सकता है। । would also like to quote a newspaper cutting.

> "If Railway Minister Ms. Mamata Banerjee had picked another version of the speech she delivered in Parliament on Friday, the nation would have known that Railways are in a bigger fiscal hole than the Government has let on.
>
> Interestingly, the alternative version is critical of former Railway Minister Lalu Prasad's policy of banking on reserves to

fund capacity expansion.
Lalu Prasad Ji had taken credit for turning around the Railways during his five years tenure."[R7]

13.00 hrs.[R8]

ममता जी ने उस अर्लियर स्पीच को वेबसाइट में डाला था inadvertently and that has been down-loaded by the entire country. Therefore, I want to ask her why she did not read that version of the speech and if she has changed that speech, was it under the instruction of the Prime Minister? किसके दबाव में आपने उसे नहीं पढ़ा?

कुमारी ममता बनर्जी: आप क्या कहना चाहते हैं?

श्री अनंत कुमार : मैं इसे पढ़ रहा हूं। The speech was loaded on the website. In that you said in the version that was dropped:

> "Banerjee indicates that fiscal mess in the Railways was deteriorating rapidly forcing it to dip into its cash chest more deeply than it should be."

I quote:

> "To fund our massive network expansion programme, completion of capacity enhancement works and timely replacement of over-aged assets, the plan expenditure has been sustained in the two years of 2008-09 and 2009-10 through brought down from our acclimated fund balances which may not be possible in the future."

This version was available on the website in your speech but you did not read that.

KUMARI MAMATA BANERJEE: With the permission of the Chair, I did not read it due to shortage of time but I laid it on the Table of the House.

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, this is not part of the speech.

KUMARI MAMATA BANERJEE: This is part of the speech.

SHRI ANANTH KUMAR : She is agreeing. Therefore, there are two parts of the speech. That is not the part of your speech. This is highly critical of Lalu Prasad Yadavji's five year tenure. If you are agreeing to this, we welcome that and we also request you that आप इसके बारे में 60 दिन में व्हाइट पेपर लाइए।

On behalf of Bharatiya Janata Praty, I would request you that by the first day of the Winter Session, let the White Paper be placed on the Table of the House.

Actually, what has been done in the last five years is very grave. We were discussing about the so called cash surpluses of Laluji's period. In the Railway Budget in 2007-08, Laluji showed Rs.20,103 crore as surplus; in 2008-09, he showed Rs.14,609 crore as surplus; and in 2009-10, Rs.13,542 crore have been shown as surplus. In the 2009-10 Interim Budget, Rs.8772 crore have been shown as surplus but actually according to the Explanatory Memorandum, this is not the case and the case is instead of this, Rs.17,182 crore in 2007-08; Rs.9803 crore in 2008-09 and Rs.6644 crore in 2009-10. Then we tried to find out the jugglery − Bihar rope trick. I think it is a classic case of Satyam balance sheet in the last five years. There is a Depreciation Railway Fund. The appropriation that was amounting to be appropriated to the DRF − Rs.5450 crore in 2007-08; Rs.7000 crore in 2008-09; and Rs.7000 crore in 2009-10, all this depreciation was taken into account as cash surplus.[R9] This is the seriousness of the whole *ghotala*, Madam.

श्री लालू प्रसाद : मैडम, व्हाइट पेपर जैसा कि मंत्री जी ने कहा है और उसके अलावा आर्गेनाइजेशनल, फाइनेंशियल, स्टेटस और विजन 2020 की बात है, तो यह मंत्री जी बताएंगी। लेकिन यह जो जगलरी और तरह-तरह की बातें बता रहे हैं, मैं कहना चाहता हूं कि यह सारी ऑडिटेड राशि है, संसद में लेड है। खुद मंत्री जी के बयान 2007-2008 में सरप्लस मनी में दिखाया गया है। मैं आपकी चुनौती और तमाम आशंकाओं को स्वीकार करता हं। आप इसे डायल्यूट और डाइवर्ट न करें। किसी भी स्तर पर यह डिवीडेंड देने में जो पहले भारतीय रेलवे

चूक गई थी, उसी में सरपल्स कैश 90,000 करोड़ रुपए से भारत सरकार का डिवीडेंड और गतायु सम्पत्तियों का बदलाव किया गया। इसके अलावा इनहैंड जो कैश है, यह दूध का दूध और पानी का पानी स्पष्ट है। जो व्हाइट पेपर की बात है, सोकाल्ड आर्गेनाइजेशनल, फाइनेंशियल, स्टेटस और विजन 2020 जो उन्होंने दिखाया है, दर्शाया है, यह संसद और उसकी कंवेंशनल कमेटी भारतीय रेलवे की है, उसमें है। आपसे और हमसे ज्यादा काबिल जो अहमदाबाद का आईआईएम, हार्वर्ड, आईएनआईसीआईएआर आदि ने भी तारीफ की है। अगर लालू यादव से कोई गलती होती, तो ये लोग उसे नहीं बख्शते। यह कोई घोटाला नहीं है, यह स्टेटस है, यह बहुत साफ है और इन चीजों को अगर आपने देखना है तो देख लें।

श्री अनंत कुमार : लालू जी, क्या दूध है और क्या पानी है, वह तो व्हाइट पेपर में मालूम हो जाएगा,only thing I am raising is, there was Rs. 90,000 crore surplus as Shri Lalu Prasad is claiming and as all the budgets are claiming but now, it is only Rs. 6000 crore suplus. That too, within five years, if the surplus is going to get depleted so fast, where has the money gone? Or is it that only the figures or the numbers have been fudged...(व्यवधान) जगलरी तो बहुत बता दिया। Therefore, it is a big question mark, Madam. When this is a big question mark, I want Kumari Mamata to come out with a White Paper at the earliest and place it before the Parliament of India.

I do not want to go into more details. But just now, Shri Lalu Prasad was telling कैसे टर्न अराउंड किया। Actually, if at all, the credit of turning-around the Indian Railways has to be given, it should be given to the then Prime Minister, Shri Atal Behari Vajpayee and the then Railway Minister, Shri Nitish Kumar. What is the basic principle of better railway operations?

SHRI RAJIV RANJAN ALIAS LALAN SINGH (MUNGER): Credit has to be given to Kumari Mamata also as she was also a part of NDA.

SHRI ANANT KUMAR : Of course, she was with us. Better management of Railways depends on three things. They are faster, lengthier and heavier. Earlier, the freight coaches were having a turn-around time of seven days. But it was cut short to four and a half days during the NDA Government and the length of the rakes was limited to 15 or 16 coaches which was raised to 25 to 26 coaches. Thirdly, more freight was carried and this was facilitated because of Rs. 17,000 crore given by Shri Atal Behari Vajpayee for Special Railway Safety Fund. The amount of Rs. 17,000 crore is unheard in the history of indepen[U10]dent India.

[r11]

No Prime Minister had given that kind of money. Due to this infusion of Rs. 17,000 crore for the first ever time, the railway track got renewed. There was total renewal. Due to the renewal, there could be more haulage. The operating ratio when we demitted office in 2004 was 92 per cent. ...(*Interruptions*)

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): आप रेलवे बजट पर बोलिये।

श्री अनंत कुमार : आप छोड़िये, मैं यील्ड नहीं कर रहा हूं। ...(व्यवधान)

श्री संजय निरुपम : आप माननीय रेल मंत्री ममता जी के बजट पर चर्चा कीजिए। आप एनडीए के बजट पर जा रहे हैं, लालू जी के बजट पर जा रहे हैं।...(व्यवधान)

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह : आप उसको सुनना क्यों नहीं चाहते हैं।...(व्यवधान)

श्री संजय निरुपम : माननीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, हम उनके बजट पर चर्चा करते थे, अब ममता जी रेल मंत्री हैं, आप उनके बजट पर चर्चा कीजिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

SHRI ANANTH KUMAR : It is because Kumari Mamata Banerjee's Railway Budget is not a stand-alone Budget. ...(*Interruptions*)

श्री अनंत कुमार : माननीय सोनिया जी आपकी लॉयल्टी के लिए जरूर तोहफा देंगी, आप चिंता मत करिये। ...(व्यवधान)

श्री संजय निरुपम : जैसे माननीय अटल जी ने आपको तोहफा दिया, वैसे ही मुझे मिल जाएगा।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Shri Ananth Kumar, please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Due to the infusion of this Rs. 17,000 crore, the entire railway network got rejuvenated during the NDA period.

श्री संजय निरुपम : हुडको की कहानी भी बता दीजिये।...(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : सबकी कहानी बताएं।

Let me come to Anti Collision Devices. We started installing them in 2002. But in the last five years, there was no particular thrust on this issue. Once again, in this Budget the hon. Minister has said that in the cases of Southern Railway, South-Central Railway and Western Railway, she will go-ahead with Anti Collision Devices.

I want to bring about some of the issues where actually the passenger is losing his money unknowingly. इनको जीटी कह सकते हैं, गुमराह ट्रिक कह सकते हैं। Since this Railway Budget is not a stand-alone Budget, I want Kumari Mamata Banerjee to set right all these things.

In the last five years, 374 trains have been classified as Super-Fast Express trains. But all these 374 "Super-Fast Express" trains run at a speed of 55 kms or below 55 kms. Just because you changed the classification of a Super-Fast Passenger or a Fast Passenger to a Super Fast Express, you could collect Rs. 50 more as surcharge per ticket. This was one of the tricks that was adopted to mop up more money.

The second such trick was Tatkal. We know that Railways are a monopoly. When Railways are a monopoly, 35 to 40 per cent of the reserved tickets are given to Tatkal. When it goes to Tatkal, Rs. 150 to Rs. 300 is charged on Tatkal. Of course, hon. Minister has brought down the rates from Rs. 150 to Rs. 100 and the duration from five days to two days.

Why 35 per cent to 40 per cent of the reserved tickets should go to Tatkal in the first place, when it is a monopoly? Since we have got online system, it can be done faster. It can be done in 24 hours.

Thirdly, the reservation norms have been changed. For example, if I book an AC II tier ticket from Delhi to Bangalore, when I board train from Delhi to Bangalore, for reservation, there is a non-boarding surcharge. Non-boarding surcharge will be levied.

[r12] Fourth such device was classification of the freight and classification of goods. For approving your Budget, railway lines, electrification, freight rates, etc., you come to the Parliament. But what about classification of goods? The goods have been classified in three categories, Class "A", "B" and "C". These classifications have been changed. For example, fertilizer which used to be classified in Class "C" category, was suddenly classified as Class "A". With the result, Rs. 350 to Rs. 400 more had to be paid. Naturally, the Railways' income and Railways' accruals have increased. That means without really improving the economy, without really adding to the service or the quality, just because of this jugglery, the Railways could earn more revenue. It gets more accruals.

Therefore, my request to the hon. Railway Minister is that all these things should become part of the White Paper. The country should know the details. Some of my friends are having doubts as to whether we can discuss last year's Budget or previous year's Budget while we are discussing the current year's Budget. I feel the Government is a continuous agency. Definitely, the Railways are the biggest transporter, the biggest employer and they are the biggest network in the country. So, its journey will have an impact. If you want to have 2020 Vision, then we need to look back. Therefore, the hon. Railway Minister has spoken about the White Paper. I do not know how a White Paper can be presented to the hon. Parliament without going into the last five years or ten years Railway Budget or by just seeing only the current year's Budget? Therefore, that exercise is very much required.

There are two types of activities in the Railways. One is "core" activity and the other is "non-core" activity. Activities such as operations, safety, passenger amenities, infrastructure come under "core" activity. I urge the Railway Minister to concentrate on "core" activities. Unfortunately, in this Railway Budget, there has been more stress on "non-core" activities, like opening medical colleges, nursing colleges, having a football stadium, building power plant, etc. You can outsource all these things. Whatever is a "non-core" activity, it can be outsourced because now-a-days it is the global model. For example, in civil aviation, there is city side and there is an air side, where traffic management, like radars, etc. are to be managed by the Government and the company concerned. It is because that is the "core" activity. On the city side, passenger facilities, like providing bed rolls, canteen, cleaning, etc. are there. These activities can be outsourced.

At least, for the last ten to twelve years, in every Budget, I am hearing the mention of optic fibre, world class stations and budget hotels. In the previous Budget, the previous Railway Minister has said that 26 railway stations will be raised to global standards. Now, the hon. Minister has given a list of fifty such railway stations. I do not know which of the 26 earlier stations have already attained the global status. I think not a single one. For raising them to global status, it has also been said that there will be escalators, lifts, infotainment, etc. Every type of facility was mentioned. In the last one year or twelve months, after Shri Lalu Prasad presented his last Budget,

nothing has happened on this score. Now, the Minister has come out with a list of fifty world class railway stations.

Regarding optic fibre, my suggestion is that laying of optic fibre is not a "core" activity of the Railways. So, it can be outsourced. It can be globally tendered. The "right of way" can be given by the Railways. The same is the case with the budget hotels.

The hon. Railway Minister has made a mention about PPP, Public Private Participation in the Budget speech. The hon. Minister wants to create a railway land bank. She wants to leverage this land bank for the benefit of Railways. My only caution to her is that let this not become "Private Party Profit" making venture. The hon. Minister fought in the case of Singur and Nandigram. The other day, while presenting the Railway Budget, she was speaking about "social viability" vis-Ã -vis "economic viability." The railway land is situated in prime areas across the country. They are situated in the State Capitals, like Mumbai, Bangalore and Chennai. Therefore, it should not become a profit-making venture for private people. Therefore, my suggestion is that the hon. Minister can come out with an independent regulator when you want to go ahead with this PPP model.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Shri Ananth Kumar, you talked about "core" activities. We have already given the main thrust on the "core" activities. We have already taken an initiative. This is the first time a monitoring mechanism has been devised. One additional official will be deputed for that purpose to take care of that. You are talking about the PPP model. It is not that we are selling the land.[r13]

Our idea is that Railways' main asset is their property, which means the land bank. There are so many properties but Railways' lands are Railways' property. Pressurising Railways to earn money only from the passengers' fare, would not give a healthy life to the Railways. I think it is better if we can utilise that land. Instead of selling the land, we can give it on lease. Even we have prepared a blueprint for that. We have more than three lakh acres of land with the Railways. It is not that we want to give Railway infrastructure; our organisation will be intact. I am not going for outsourcing for that. I am very sure and I can assure the House that our Railway employees are proud of that; we have 14 lakh employees; and I am proud of that. We are not going to corporatise that sector. But only for earning money and giving a boost up to the Public Private Partnership, we will provide our land from the land bank for the Dedicated Freight Corridor so that after the Western Corridor, the Eastern Corridor, and after that the South Corridor and South-Central Corridor, India can create more and more infrastructural facilities and employment for crores of people so that new India can smile and it can go ahead. That is our intention....(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Mamata *ji*, your Budget says that you are outsourcing lands in prime locations of various railway stations.â€¦ (*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: You are a senior Member. I just want to clarify because UPA Chairperson is here and Leader of the Opposition is also here. If you want to develop a world class station, then it will be a station of international standard; there will so many infrastructures. In that way, we cannot only spend money from the internal generation; we have to spend money from the outside. So the Railways will continue to be the Core Group. The outside non-Core Group, what you said the Public-Private Partnership, we can do it. So the infrastructure will be created and Railways will be saved for the life of the nation. There is no problem for that. We are not selling; it is on lease.

SHRI ANANTH KUMAR : Thank you very much. We are not opposed to Public-Private Partnership. But at the same time, my only request to you is that you have an independent regulator for evaluating the assets. It is because, when I was speaking about the freight classification, the freight classification is not even done by the hon. Minister of Railways; it is done by an officer. You know how the classification of the goods is done, how it is shifted from 'A' to 'B', 'B' to 'C' and what happens in that. Therefore the same thing should not happen in this asset leveraging also. Therefore, for Public-Private Partnership, I am asking you to appoint an independent regulator.

Let us come to the various developmental projects that you have taken, Mamata *ji*, in this Railway Budget. I am sorry to say that you have made this Railway Budget as an election manifesto for Bengal, "सारा बंगाल बाकी सब कंगाल"...(*Interruptions*) I am going to read the names of the Adarsh Stations in Kolkata and suburbs. Out of the Adarsh Stations you have announced, 40 stations are from Kolkata only. I can go on reading from Ballygunge to Balurghat to Bandel...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: I have kept option for hundreds of stations. I cannot identify the MPs' stations; so they will give their suggestions and we will include them. Provision is there for that.

SHRI ANANTH KUMAR : Mamata *ji*, you have announced 309 Adarsh Stations....(*Interruptions*)

कुमारी ममता बनर्जी: दस लाख या बीस लाख से क्या होता है? ये तो छोटी-छोटी चीज है। ...(व्यवधान)

SHRI ANANTH KUMAR : In these 309 Adarsh Stations, 40 stations are from Kolkata. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Ananth Kumar *ji*, please address the Chair. I suggest, instead of immediate interaction, I think, you address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI J.M. AARON RASHID (THENI): Madam, if you allow the first speaker to speak for 45 minutes, then all other party members may not get adequate time to speak.[RP14]

अध्यक्ष महोदया : अब आप समाप्त करिये।

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, 40 stations are from Kolkata, and 97 stations are from Bengal out of 309. ...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: I will include your station also. Whatever suggestions the Members will give, I will include those. I will identify your station also. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, it is the job of the Ministry of Railways to identify the station which should be a model station and which should be a world-class station. ...(*Interruptions*)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, गलतफहमी में नहीं रहना चाहिए, वर्ल्ड क्लास स्टेशन, मॉडल स्टेशन देश भर का एक कंसैप्ट है, यह एक कंसैप्ट है, सोच है। यह इम्पलीमैन्ट नहीं होना है। मेरे समय में भी हुआ, बहुत कोशिश की। सैकिंड फेज में पटना ही था। अब कुमारी ममता बनर्जी ने कोलकाता की बात की है, इससे आपको चौंकना नहीं चाहिए, यह बनना तो है नहीं। ...(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : व्हाइट पेपर के बारे में यानी अपने बारे में किया...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : प्लीज आप बैठ जाइये। अब आप बैठ जाइये। वह पूर्व मंत्री हैं।

â€¦(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह : जैसे इन्होंने कहा कि पटना को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बना देंगे...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Shri Ananth Kumar, you have spoken for about 40 minutes. Please conclude your speech now.

श्री अनंत कुमार : मैडम, मैं जल्दी फिनिश करना चाहता हूं। लेकिन मुझे बोलने ही नहीं दे रहे हैं। कांटीन्युअसली ममता जी इंटरवीन कर रही हैं, पूर्व रेल मंत्री, लालू जी इंटरवीन कर रहे हैं।...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please address the Chair and conclude your speech.

श्री अनंत कुमार : आडवाणी जी कह रहे हैं कि लालू जी के स्टेटमैन्ट के बाद, स्वीकृति के बाद इस पर डिबेट करने की कोई जरूरत ही नहीं है।...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर): कभी-कभी व्यक्ति जो कहता है, वह सही थोड़े ही होता है।

श्री अनंत कुमार : यानी लालू जी अपने सभी पुराने पांच बजटों के ऊपर प्रश्नचिह्न लगा चुके हैं। ऐसे स्टेशंस बनने वाले नहीं हैं।

Madam, it is a very serious point. The serious point is that the former Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav ji makes a statement in this august House, in front of everybody, that it is only an empty slogan and nothing is going to happen. Madam, what will the country think about us?

The Chairperson of UPA is here. They had ruled this country for five years, and Shri Lalu Prasad Yadav was the hon. Minister of Railways. It also says about the performance of the UPA Government for the last five years. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Lalu ji is not speaking for Mamata ji. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : For the last five years, the UPA Government had made only slogans. आम आदमी को कुछ नहीं दिया, सिर्फ घोषणा करते रहे। कुछ नहीं बनाया, यह स्टेटमैन्ट उन्होंने दिया।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : कृपया अब आप समाप्त करें।

Shri Ananth Kumar, you have spoken for more than 40 minutes. Please conclude your speech now.

श्री अनंत कुमार : वास्तव में माननीय प्रधान मंत्री, डा. मनमोहन सिंह जी ने लालू जी की तारीफ की है, इंडोर्स किया है। मुझे कभी-कभी समझ में नहीं आता है कि डा. मनमोहन सिंह जी कैसे मंत्रियों को इंडोर्स करते हैं। यानी जिस मंत्री के बारे में वह इंडोर्समैन्ट देते हैं, उसके बारे में व्हाइट पेपर निकालना पड़ता है और दूसरे मंत्री के बारे में इंडोर्समैन्ट देते हैं तो उनके बारे में स्पैक्ट्रम के स्कैम में सी.वी.सी. का इन्वैस्टिगेशन शुरू हो जाता है। सी.वी.सी. उनसे क्वैश्चंन कर रही है और थर्ड सिविल एविएशन मिनिस्टर के बारे में इंडोर्समैन्ट देते हैं तो आज एयर इंडिया ब्लीड कर रही है। यानी यूपीए को अपने पिछले पांच साल के कार्यकाल के बारे में सोचना चाहिए[BS15] ...(व्यवधान)[H16]

SHRI J.M. AARON RASHID : Madam, whatever he is speaking now is not relevant.

SHRI ANANTH KUMAR : It is all relevant....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Hon. Member, please do not interrupt him.

SHRI ANANTH KUMAR : My only request to the hon. Railway Minister is that India is not Bengal. We have nothing against Bengal, but if she gives 109 model railway stations out of 309, to Kolkata and Bengal only, what will happen to the other parts of the country? It is not the work of the hon. MPs to give recommendations to the hon. Minister on it. We would give our recommendations for gauge conversion, for laying of the new railway lines, for new trains and other things. But what about the railways? Is it doing some techno-feasibility study, techno-economic study to see as to what station should be taken and as to when they should be taken.

Why I am saying so is this. Sometimes I feel " घोषणा करिये और भूल जाइये " has been the crux of the Railway Budget. Last year, 75 new trains were announced. I want to have a status paper on this as to how many new trains have been introduced. Six trains out of these 75 trains are awaiting gauge conversion. जब आमान परिवर्तन नहीं होता है तो गाड़ी कैसे चल सकती है, ऐसी घोषणा लालू जी ने की है। ...(*Interruptions*) There is one glaring example about train No. 6515/6116, Yashwantpur-Mangalore. This was a day train was, which was announced in 2005-06. अभी शुरु नहीं हुआ। 2005 में कहा, 2006 में कहा, 2007 में कहा और 2008 में कहा।

In the last Railway Budget, Mamataji, they had announced 37 new line surveys, and in this Railway Budget, 53 new line surveys have been announced. Totally, 90 railway surveys are pending. When would these surveys be completed? One of my friends says that लास्ट ईयर का मत देखो, आगे का देखते रहो, होगा कुछ नहीं।

Regarding gauge conversion, Madam, in 2008-09, the Railway Minister had set a target for completing the gauge conversion of 2150 kilometres belonging to 16 sections across the country. But what is the status today?

For your kindest information, Madam, and through you, I would bring it to the notice of the hon. Minister, Mamataji that eight sections out of these 16 sections have found place in this Railway Budget also! They have been repeated in this Budget. I would read it for your benefit, which Laluji had announced last year and Madam Minister, you are announcing the same thing now also. They are:

Panderpur-Miraj-Latur; Mathura-Achnera; Aurihar-Jaunpur; Fakirgram-Hubri; Madanpalli Road-Dharmavaram of Dharmavaram-Pakala; Ajmer-Kulera; Bidadi-Samdari; Wansaljear-Jetselar. All these eight sections were there in the last year also.

SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY (ANANTAPUR): They are all on-going projects. Dharmavaram-Pakala Gauge conversion is also an ongoing project...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : But they have been announced them as new project....(*Interruptions*) I am reading the Railway Budget copy. They have announced them as new projects....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Hon. Member, please sit down.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Ananth Kumarji, you please address the Chair.

SHRI ANANTH KUMAR : Regarding doubling, in 2007-08 doubling of 500 kilometres was expected according to the Outcome Budget. What was the target? The target was 1,000 kilometres. But how many kilometres have been doubled? They are only 363 kilometres.

My friends from Bihar are here. I want them to have a *lekha jokha.* लेखा-जोखा करिये। लालू जी ने पिछले पांच सालों में बिहार के लिये 55 हजार करोड़ रुपये का इनवैस्टमेंट का और 77 ट्रेनों का ऐलान किया। इतनी ट्रेनें आयीं या नहीं, मैं नहीं जानता क्योंउन्होंने कह दिया है

कि कुछ होने वाला नहीं है।[r17]

लेकिन आप महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, झारखंड, हिमाचल और अन्य प्रदेशों को अनदेखा कर रहे हैं। आप रेलवेज़ को ईस्ट इंडिया कंपनी मत बनाइए। मुझे यह लग रहा है कि आप रेलवेज़ को ईस्ट इंडिया कंपनी बना रहे हो। Madam, we want the eastern part of India to develop, Bengal to develop, Bihar to develop and North-East to develop.

Madam, Railways is an all-India transport organisation. It should have an all-India vision and all-India operations. But we do not have a national perspective. We do not have a national plan or a national vision.

Lastly, Madam, my only request is this. I am from Karnataka, I am from Bangalore. Mamataji has started new trains. She pronounced it as 'Duronto'. At least in my mother tongue, Kannada, 'Duronto' means 'tragic'. ...(*Interruptions*) 'Durant' means tragic. I take it as '*Turant*'. ...(*Interruptions*) But how come these trains have not been starting from Bangalore? ...(*Interruptions*) Bangalore-Hyderabad, Bangalore-Chennai, Bangalore-Delhi etc. are not there. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIAPPA): In which Kannada it is there? ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : 'Duranta' means tragedy. We do not want any tragedy. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA : Most of the words in Kannada are from Sanskrit. They are very clear. Even if you speak in Kannada, 'Turant' means it is fast. You please clarify this. Where is your dictionary? ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : You read your Budget copy, Sir. In the Budget copy you have written as 'Duronto'. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA : No, it is not correct. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : You have not written 'Turonto'; it is 'Duronto'. ...(*Interruptions*) It has been written with the word 'D'. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA : Expression is different. In Kannada also, 'Turant' is fast. There is no discussion on this. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : It is not 'T', it is 'D' here. ...(*Interruptions*) It has been mentioned as 'Duronto'.

कुमारी ममता बनर्जी: देखिए कोई वर्ड बंगाली में होता है, कोई वर्ड हिन्दी में होता है, कोई वर्ड उर्दू में होता है। Everything should be mixed as one; it is India. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA : That is a pure Sanskrit word. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : My only demand is this. ...(*Interruptions*) I know it is India. Mamataji, you are so vehemently talking about India. But you are only thinking of Bengal. ...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE : Why are you not thinking of Bengal? I am thinking of Bangalore also. ...(*Interruptions*) I am thinking on behalf of you also.

MADAM SPEAKER : Shri Ananth Kumar, please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : You are not to present an election manifesto or election Budget for Bengal. ...(*Interruptions*)

SHRI J.M. AARON RASHID : Madam Speaker, the hon. Member should address the Chair. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Shri Ananth Kumar, please address the Chair. Please try to conclude now. You have spoken for a very long time. Please take your seat now.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, my only request is that the hon. Railway Minister is Railway Minister for the entire country. She is not Railway Minister of Bengal. ...(*Interruptions*) She may be nursing an ambition of becoming the Chief Minister of West Bengal. We will support it because we do not want Communists. That is a different issue. But you become all India, you become pan India. You think of India. ...(*Interruptions*) Your action is Bengal and thinking of India will not work. ...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE : Why not? I think of Bangalore also. Why are you talking of Bengal? â€¦ (*Interruptions*) Why are you speaking for your Bangalore? ...(*Interruptions*) I want Bangalore. Do not insult my State. I respect your State, I respect India. Do not disrespect Bengal also. â€¦ (*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, I love Bengal, I love Vivekananda, I love Rabindranath Tagore, I love Vande Mataram more than Mamataji does. But, at the same time, do not insult Karnataka, do not insult Maharashtra or Madhya Pradesh. ...(*Interruptions*) Do not give a *sauteli vyavahar*. ...(*Interruptions*) You love India. Be Indian. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Please take your seat.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Do not give a step-motherly treatment to other States. ...(*Interruptions*) Do not insult other States because of your step-motherly treatment. [k18]

MADAM SPEAKER: Shri Ananth Kumar, you have spoken for 50 minutes. Please finish. I will call the next speaker now.

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, I am concluding. My only request is that Karnataka has been given a raw deal. Hubli-Ankola railway line has not been started.

Secondly, we want that Mysore-Bangalore-Tumkur corridor should be created and there should be double line and electrification. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA : Shri Ananth Kumar, this is an august House. You know very well that it had started during the time of the NDA Government. There is an environmental problem with respect to these projects from Hubli to Ankola, Talguppa to Nagara and Mangalore to ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, there is no environmental problem. ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA: No, it is very clear. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : It is an old project which was conceived by late Visveshawaraya. ...(*Interruptions*) Actually, it was to connect both East Coast and Mangalore ...(*Interruptions*) through Karwar to Mangalore ...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA: In respect of three projects in Karnataka, there is an environmental problem. The State Government may agree, but the Supreme Court has appointed a high-powered committee. You are all well aware of this. If that committee has not finalized its report, you cannot take any action and even the Government of India cannot interfere. They have to take the decision. The high-powered committee has to clear the projects. It is so not only in Karnataka; it is so even in all the States. Until and unless that is done, you cannot take any project. ...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, the Forests and Environment Minister has to give the permission. Let him talk to the Minister of Forests and Environment. Let Kumari Mamata Banerjee talk to the Minister of Forests and Environment and get that project cleared. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: You have spoken for 54 minutes. Please conclude now. I will call the next speaker now.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, that project was cleared by Shri Atal Bihari Vajpayee. ...(*Interruptions*) Gulbarga project was cleared by Shri Atal Bihari Vajpayee. ...(*Interruptions*)

My only contention is that Kumari Mamata Banerjee's Railway Budget has derailed in its national perspective and vision. It cannot become a political manifesto. Today is a very unfortunate day. My heart grieves that a former Railway Minister, who has handled Railways for five years, says do not believe whatever they have announced because that is not going to happen. ...(*Interruptions*) Our hon. present Railway Minister says that it is only directed to one of the regions. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Ananth Kumar, please conclude. Now I am calling the next speaker.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam, my request to the hon. Railway Minister, through you, is that she can now also make corrections. Let her make corrections and give justice to all the States and whatever these GTs, *gumrah*-tricks, are there of the previous situation,

उन सबको हटा दें। मालभाड़ा और पैसेंजर भाड़ा कम करें, यात्रियों को सुविधाएं दें और रेलवेज़ को एक नेशनल पर्सपैक्टिव और नेशनल विज़न दें, इतनी ही मांग मैं आपके द्वारा कर रहा हूँ।

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर): माननीय अध्यक्ष महोदया, 2009-10 का रेल बजट जो कुमारी ममता बनर्जी ने प्रस्तुत किया है, उसकी चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे अनुमति दी, मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

श्रीमती सोनिया जी के नेतृत्व में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन ने हमारे प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह के प्रबंधन के अंतर्गत सरकार का गठन किया और सत्ता ग्रहण करने के पश्चात् कुमारी ममता बनर्जी ने अपना पहला रेलवे बजट प्रस्तुत किया है। वैसे तो इसी सदन में दो बार पहले भी उन्हें रेल बजट प्रस्तुत करने का मौका मिला था, लेकिन यह यूपीए सरकार जो पाँच साल चलने वाली है, उसका पहला रेल बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है। जहां तक मैं समझता हूँ, पूरे देश ने इसकी सराहना की, सारे मीडिया ने इसकी सराहना की। औद्योगिक इकाइयों, व्यापारिक संस्थाओं, सभी ने इस बजट का समर्थन किया, उसको सराहा। [b19]

हमेशा रेलवे बजट ऐतिहासिक संदर्भ में, भूतकाल और वर्तमान को देखते हुए बनाया जाता है। इसके अलावा बजट में क्या होना चाहिए, इसको देखते हुए रेलवे बजट पेश होता है। पिछले पांच साल यूपीए की सरकार थी। उसमें श्री लालू प्रसाद रेलवे मंत्री थे। उन्होंने भी देश के सामने अच्छे बजट प्रस्तुत किए। उन्हें मैनेजमेंट गुरू की संज्ञा दी गई। उन्होंने पैसेंजर भाड़ा नहीं बढ़ाया, अपितु घटाया और विकासोन्मुख बजट दिए। ममता जी ने भी उसी परम्परा का पालन करते हुए बजट पेश किया है। मैं समझता हूं कि यदि लालू जी का वह एक्सप्रेस बजट था, तो ममता जी का यह सुपरफास्ट बजट है।

महोदया, अभी अनंत कुमार जी रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे थे। वह मेरे पुराने मित्र हैं। पिछले दस-पन्द्रह सालों से हम साथ-साथ चल रहे हैं। मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि मैंने इस सदन में 27-28 बजट देखे हैं। मैं कांग्रेस के आशीर्वाद से इस सदन में सातवीं बार चुनकर आया हूं। जितनी सराहना इस बजट की हुई है, उतनी सराहना इसके पहले नहीं हुई है। उसके बावजूद इसमें खामियां निकालने का काम मेरे मित्र अनंत कुमार जी कर रहे थे, जो कि बहुत दुर्भागयपूर्ण है। केवल विरोध के लिए विरोध करना प्रजातंत्र के लिए अच्छा नहीं है। कभी आप इधर थे और हम उधर थे। आपसे मुझे बड़ी अपेक्षा थी क्योंकि आपने बजट भाषण को इनीशिएट किया है। आपको कुछ अच्छे मुद्दे चर्चा में लाने चाहिए थे। लेकिन आपको लालू जी और ममता जी पर प्रहार करना था। आपको केवल यह कहना था कि पश्चिम बंगाल का बजट है।

महोदया, सरकार बने बहुत कम समय हुआ है और इतने कम समय में उन्होंने एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है, जिसकी सराहना हुई है। यदि आप भी सराहना करते तो अच्छा होता। अनंत कुमार जी आपने वर्ष 2006-07 के बजट भाषण को भी इनीशिएट किया था। मुझे ऐसा लगता था कि आप भी देश के बारे में सोचने लग गए हैं। पिछले बजट भाषण में आपने एक अच्छी बात की थी। आपने लालू जी के बजट भाषण को क्रिटीसाइज़ करते हुए कहा था, मैं कोट करता हूं - कल बजट भाषण में माननीय वित्त मंत्री जी ने कहा था कि यूपीए सरकार के लिए तीन चीजें महत्पूर्ण हैं, विकास, समानता और सामाजिक न्याय। लेकिन इस बार आपने उसका उल्लेख नहीं किया है। मुझे ऐसा लगता है कि आप सामाजिक न्याय के प्रति बड़े चिंतित थे। ममता जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें सामाजिक न्याय की ही बात की है। इस बजट में वह रेलवे मंत्री कम और सामाजिक न्याय मंत्री ज्यादा लगी हैं। आपने देखा होगा कि रेलवे मंत्री अपने बजट में केवल प्रस्तुतीकरण करने का काम करता है। लेकिन ममता जी ने इस सदन और पूरे देश के सामने एक सवाल किया था, जब वह बजट प्रस्तुत कर रही थीं। उन्होंने अध्यक्ष महोदया से एक प्रश्न पूछने की अनुमति मांगी थी। मैं कोट करना चाहूंगा - महोदया, इस सम्मानित सदन के समक्ष खड़ी होकर मैं एक प्रश्न पूछना चाहती हूं। क्या रेलवे की परियोजनाओं को आर्थिक व्यवहारिता के पैमाने पर ही तौला जाए या फिर इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से भी देखा जाए? क्या विकास के लाभ कुछ सुविधा-सम्पन्न लोगों तक ही सीमित रखे जाएं और हमारे देश के दूरदराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या को इससे वंचित रखा जाए। हो सकता है कि ये परियोजनाएं आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हों, परन्तु फिर भी वह पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक है। उनको इन परियोजनाओं की ज्यादा जरूरत है[r20]।

अब वक्त आ गया है कि उन्हें विकास में अपना हिस्सा मिलना चाहिए। मैं समझती हूं कि वह समय आ गया है जब हमारे अर्थशास्त्रियों और सामाजिक चिन्तकों को यह सोचना होगा कि गरीबों और पददलितों का उत्थान किसी भी समाज और सरकार का एक प्रमुख कल्याणकारी कार्य होना चाहिए और आर्थिक व्यावहारिता की पुरानी सोच के बदले सामाजिक व्यावहारिता की बात पर विचार किया जाना चाहिए। मैं समझता हूं कि इस सदन के माध्यम से ममता जी ने इस सदन को, सारी पोलिटीकल पार्टीज़ और देश को आह्वान किया है कि आने वाले दिनों में हमारी इस प्रकार से सोच होनी चाहिए। उन्होंने एक मानवीय चेहरे को सामने लाने की बात कही। यहां मुण्डे जी बैठे हैं, वे जानते होंगे कि हमारे महाराष्ट्र में एक बहुत बड़े संत हुआ करते थे, जिनका नाम संत तुका राम महाराज जी था। जिनसे शिवाजी महाराज ने भी प्रेरणा ली थी, उन्होंने कहा था - "जेका रंजले गांजले, क्यासी महणे जो आपुले, तोची साधु ओडखावा देव तेथेची ज़ानाव।" जो पिछड़े और उपेक्षित है, जिनके पास कुछ नहीं है, ऐसे लोगों को जो अपनाता है, वही साधु है और मैं समझता हूं कि वही ईश्वर की प्राप्ति है। आज से चार सौ साल पहले तुकाराम महाराज जी ने जो कहा था, मैं समझता हूं कि ममता बनर्जी जी ने उन्हीं कदमों पर चल कर काम करने की कोशिश की है।

माननीय अध्यक्ष महोदया, रेलवे पर हमें बड़ा गर्व है, यह कोई छोटा-मोटा अंडरटैकिंग नहीं है। वहां 14 लाख कर्मचारी काम करते हैं, 70 हजार किलोमीटर की रेलवे लाईन, कई स्टेशन और हर तरफ से डिमांड आती है कि मेरे यहां रेलवे लाईन लगनी चाहिए, रेल चलनी चाहिए। रेलवे की हमारे देश के विकास में बड़ी अहम् भूमिका है, इसलिए हर जगह से मांग आती है कि रेलवे लाईन बिछाओ और पिछड़ापन भगाओ। अपनी तरफ से लोग रेलवे लाईन की मांग करते हैं। अभी बात हो रही थी कि पिछले बजट में कुछ एनाउंस हुआ था, वह पूरा नहीं हुआ। एकाएक रेलवे लाईन नहीं बन जाती, ट्रेन शुरू नहीं होती, उसके लिए समय लगता है। सन् 2001 में जब एनडीए की सरकार थी तब

रेलवे की तरफ पूरे हिन्दुस्तानियों, देशवासियों का देखने का क्या रवैया था। घाटे में चल रही रेल और उसके लिए संसाधन जुटाने के लिए एक कमेटी का गठन हुआ था और तब रेलवे का प्राइवेटाइजेशन करने की बात चल रही थी। उस घाटे की रेल को फायदे में लाने का काम और कोई भी भाड़ा न बढ़ाने की बात यूपीए के पांच साल के शासन काल में आई।. लोगों का नज़रिया बदला गया। ...(व्यवधान) भाड़ा घटाया गया।...(व्यवधान) इसके लिए एक प्रतिबद्धता लगती है और प्रतिबद्धता ईमानदारी से आती है, कमिटमेंट से आती है और वह कमिटमेंट लगातार जारी है। अनंत कुमार जी यहां बैठे नहीं हैं, मैं उनसे कहना चाहूंगा, उनके साथी कृपया उन्हें समझा देंगे। वे बजट में कई बातें कह सकते थे, लेकिन उन्हें सिर्फ पोलिटीकल माइलेज़ लेना था, झगड़ा करने की बात थी। उन्होंने श्वेत-पत्र की बात की, वे जो पढ़ रहे थे।...(व्यवधान) उसके आगे भी पढ़ना चाहिए था, उन्होंने सिर्फ अपने मतलब की भाषा को पढ़ा, उसके बाद ...(व्यवधान)

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह (मुंगेर): वह अच्छी बात बोले कि आप अच्छा काम कर रहे है, श्वेत-पत्र ला रहे हैं।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): इन्हें तारीफ भी पसंद नहीं है।...(व्यवधान)

श्री विलास मुत्तेमवार : तारीफ ऐसी नहीं है। ...(व्यवधान) वे कह रहे थे।[S21]

14.00 hrs.[NR22]

> "I would like to assure the House that Railways will come out with a '**White Paper**' indicating its present organizational, operational and financial status based on its performance in the last 5 years and develop a Vision 2020 along with short terms and long terms strategy and plan of action to realise it."

आप यह पढ़ना भूल गए। श्वेत पत्र लाने की जो बात कही गई है, वह किसी को मद्देनजर रखते हुए या किसी को आइडेंटीफाई करने के लिए नहीं कही गई है। रेलवे को सुचारु रूप से चलाने के लिए जिस प्रकार से उन्होंने आर्थिक घोषणाएं की हैं, इस स्थिति में और क्या हो सकता है, इसके लिए वे श्वेत पत्र लाएंगी।

महोदया, यहां कई चीजों का जिक्र हो रहा था। मैं उसमें जाना नहीं चाहता हूं। मैं ममता जी की प्रशंसा करूंगा। सारे हिन्दुस्तान ने उनकी प्रशंसा की है। किसी बजट में कुछ ही प्रमुख बातें होती हैं। किसी में पांच होती हैं, किसी में 10 होती हैं और किसी में 15 होती हैं, लेकिन ममता जी के झोले से, जैसे वह जादू का झोला हो यानी उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट में 40 मुख्य बातें हैं। इनमें से क्या हाईलाइट करें, सभी बातें प्रमुख हैं। युवाओं के लिए स्पेशल रेल चलाने की बात कही गई है, वह भी एक मानवीय चेहरा है। महिलाओं के लि अर्बन रेल चलाने की बात कही, वह भी एक मानवीय चेहरा है। किसानों के लिए उन्होंने स्पेशल मालगाड़ी चलाने की बात कही, जिसमें रेफ्रिजरेटर की व्यवस्था होगी। जिस स्टेशन से वह गाड़ी चलेगी, उस स्टेशन पर रैफ्रिजरेटर की व्यवस्था होगी, ताकि किसानों को अपना माल लाने-ले जाने और उचित दाम पर बेचने का मौका मिलेगा। देश की जरूरतों को देखते हुए, ममता जी ने इन सारी चीजों को करने की कोशिश की है। इसके बावजूद भी इस बजट को क्रिटिसाइज करना, मैं समझता हूं कि ठीक नहीं है।

महोदया, रेलवे के 14 लाख एम्पलॉइज हैं। हमेशा यह देखा जाता है कि काम करने वाले लोग उपेक्षित रहते हैं। उनकी तरफ देखा नहीं जाता है। ममता जी ने 14 लाख कर्मचारियों की तरफ देखने का काम किया है। अभी अनन्त कुमार जी कह रहे थे कि स्टेडियम की जो बात कही गई है, उसकी क्या जरूरत थी, आउट सोर्सिंग कर सकते हैं। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि यह सारा उन कालोनियों में होगा, जहां रेलवे के एम्पलॉईज रहते हैं। ...(व्यवधान)

महोदया, 14 लाख कर्मचारियों के हित में, उनकी सुविधा का ध्यान रखते हुए, उन्होंने कई मुद्दों का जिक्र किया है, लेकिन आपको सिर्फ स्टेडियम दिखा। उनके बच्चों के लिए स्कूल बनाने की बात, उनके बच्चों को खेलने के लिए प्ले ग्राउंड बनाने की बात, उनके लिए अस्पताल बनाने की बात, उनके लिए घर बनाने की बात और वह भी हजारों की संख्या में, वह आपको नहीं दिखा। इसलिए मैं समझता हूं कि आपका संकुचित दायरा है और आप इस पर देश को गुमराह मत करिए।

महोदया, विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाना, वक्त की जरूरत है। आज देश को अगर आगे ले जाना है और टूरिज्म का विकास करना है, तो विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने होंगे। अब तक क्यों नहीं बने, उस डिटेल में मैं नहीं जाना चाहता हूं और उसकी क्या हकीकत है, उसमें भी मैं नहीं जाऊंगा। क्या नहीं बनने चाहिए? मैं कहता हूं कि बनने चाहिए। ममताजी ने इसे आईडेंटीफाई किया और 26 से 50 रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने का निर्णय लिया गया है। यह वक्त की जरूरत है। यह काम भी पब्लिक-प्राइवेट पार्टीसिपेशन में होने वाला है। रेलवे की जमीन पर, रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने का काम, उसे वर्ल्ड क्लास का बनाने का काम करने का सोचा गया है। इसका पूरे देश ने स्वागत किया है और हम सब को भी इसका स्वागत करना चाहिए। इसकी तरफ ध्यान देने की बात ममता जी ने की है। एक तो उन्होंने 50 मैट्रो स्टेशन बनाने की बात कही, दूसरी आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही। मैं समझता हूं कि इन सारी चीजों को इस देश की जरूरत है। हमारे पैसेंजर जिस हालत में चलते हैं, उन्होंने उनको सहूलियतें देने की बात कही है।

अध्यक्ष महोदया, रेलवे की जमीन के बारे में, हमेशा से यह बात चल रही है। रेलवे के जो आयाम और कार्यक्रम ममता जी ने प्रस्तुत किए। उसके लिए जमीन का उपयोग होगा, क्योंकि और संसाधन जुटाने होंगें, हमारे पास फ्रेट से 67 परसेंट धन आता है, प्रवासी भाड़े से 25 परसेंट और बाकी और स्रोतों से मिलता है। [RPM23] इससे हमारी कोई बचत नहीं होती। जितना पैसा आता है, उतना ही चला जाता है। केवल तीन प्रतिशत पैसा विकास कार्यों पर खर्च होता है, जिसमें नई रेलवे लाइन बिछाने का काम ...(व्यवधान) नैरोगेज से ब्रॉडगेज करने का काम भी शामिल है। इसके लिए पैसे की जरूरत है। उसके लिए हमारे पास एक प्रीमियम वाली लैंड है, मैट्रो शहरों में बड़ी लैंड है और

जगह-जगह पर रेलवे की लैंड है। एक तो उस पर अतिक्रमण हो रहा है, जो समाजकंटक हैं, वे लोग उस पर अतिक्रमण करते हैं, क्योंकि उस जमीन का उपयोग नहीं होता। उस जमीन का उपयोग होने के हिसाब से भी इस कार्यक्रम में इस लैंड का बैंक बनाकर उसका उपयोग कैसे हो, उस पर उन्होंने बात कही है। वह भी आनन-फानन में नहीं कही, उसके लिए एक समिति बनेगी, वह उसकी इकोनोमिक वायबिलिटी को टैस्ट करेगी। उसके बाद ही उस जमीन का विकास करने की बात इस बजट में उन्होंने कही है।

समर्पित माल यातायात गलियारा (फ्रेट कोरीडोर) - मैं समझता हूं कि यह एक महत्वपूर्ण कार्यक्रम आने वाले दिनों में रेलवे द्वारा होने वाला है। पहले भी इस प्रकार का कार्यक्रम जाहिर हुआ, अभी उसको डायमंड फ्रेट कॉरीडोर भी बोला गया है। इसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। अभी इसकी शुरूआत हो रही है, अभी यह प्राथमिक अवस्था में है। मैं रेल मंत्री जी से केवल एक ही आग्रह करूंगा कि जो भी इस तरह के महत्वाकांक्षी कार्यक्रम हैं, वे टाइम बाउंड फेज़ में होने चाहिए। टाइम बाउंड फेज़ में नहीं होने की वजह से उनकी कीमत बढ़ती है और लोगों का भी उसके प्रति जो आकर्षण है, वह कम हो जाता है और जिसके लिए हमने यह बनाया है, उसका उस प्रकार से उपयोग नहीं होता। मेरा आग्रह है कि वे इस गलियारे की तरफ ध्यान दें और टाइम बाउंड प्रोग्राम के हिसाब से इस पर वे अमल करायें।

जैसा कि मैंने अभी भी कहा है कि रेलवे के अपने सीमित साधन हैं, जो फ्रेट में और प्रवासी भाड़े से आते हैं, वे अपर्याप्त हैं। हर बार इस प्रकार संसाधनों से विकास की कोशिश हो रही है। सारे लोगों ने इस बजट को देने के लिए ममता जी की प्रशंसा की है। कुछ अच्छे, कंक्रीट सजेशन भी आए हैं, उसमें उन्होंने कहा है कि अगर कुछ परसेंट इन भाड़ों में वृद्धि भी होती है, भाड़ा बढ़ाया जाता है तो भी उससे किसी पैसेंजर पर या फ्रेट पर आघात नहीं होता। यह लोगों की मानसिकता भी है, क्योंकि लोगों को विकास चाहिए, लोगों को अच्छी ट्रेन चाहिए, लोगों को द्रुत गति से चलने वाली ट्रेन चाहिए और उसके लिए अगर कुछ बढ़ाया जाता है तो मैं समझता हूं कि उसमें कोई गलत बात नहीं है और उस दिशा में अगर प्रयत्न होते हैं तो देश उसका समर्थन करेगा।

मैं ममता जी का इसलिए भी धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने केवल 25 रुपये में सौ किलोमीटर तक असंगठित कामगारों को चलने के लिए एक मंथली पास देने की घोषणा की है। मैं समझता हूं कि पूरे देश ने उसका स्वागत किया है। जैसा कि मैं कह रहा था कि यह इस बजट का मानवीय चेहरा है। पहली बार इस प्रकार से उन लोगों को न्याय देने का काम किया है और मानवीय चेहरे को पहचानने का काम किया है।[R24] जिनकी आय 1,500 रूपए है, उन लोगों को यह सहूलियत प्राप्त होगी। अध्यक्ष महोदया, ऐसे कई आयाम हैं। इन्होंने नयी ट्रेनें चलाने की घोषणा की है। कुछ लोगों की समस्याओं का समाधान नहीं हुआ, तो ...(व्यवधान)

श्री शरद यादव (मधेपुरा): आप विदर्भ के हैं, एक बार मेरी बात सुन लें, आपके काम की बात है। अध्यक्ष महोदया, ये विदर्भ के हैं और महाकौशल से जुड़ने वाली गोंदिया और जबलपुर की लाइन आपसे विस्मृत हो गयी। कितने वर्षों से उसका काम चल रहा है, लेकिन वह पूरा नहीं हुआ। ...(व्यवधान)

श्री विलास मुत्तेमवार : मैड 57म, नयी ट्रेनें चलाने की बात कही गयी है। मैं समझता हूं कि सासंद लोगों को आवाहन भी किया है कि अगर कहीं संभावना हो सकती है, तो उनके क्षेत्र में भी नयी ट्रेनें चलायी जाएंगी। शाहनवाज जी को इस बात से खुश होना चाहिए कि अभी तक विद्यार्थियों को रेलवे द्वारा जो कंसेशन दिया जाता था, उसमें हमारे मदरसे छूट गए थे, लेकिन इस बार उन्होंने मदरसों में पढ़ने वाले विद्यार्थियों को भी स्टूडेंट कंसेशन दिया। आप उसकी चर्चा नहीं करते हैं। माइनोरिटीज को, हमारे अकलियतों को आपसे बड़ी अपेक्षा है, लेकिन आप उसकी चर्चा नहीं करते। आप जाकर पूछिए, उनके दिल में कितनी इज्जत यूपीए और ममता जी के लिए बढ़ गयी है। उन्होंने पहली बार मदरसों में पढ़ने वाले लड़कों को यह सुविधा दी है।

हमारे पत्रकार भाइयों को पहली बार एक सौगात मिली है। उन लोगों को हिंदुस्तान में अपना काम करने के लिए 50 प्रतिशत कंसेशन दिया गया है। वे अपने साथ एक बार अपने स्पाउस को अपने पति या पत्नी को भी ले जा सकते हैं। इस घोषणा का पत्रकार जगत ने स्वागत किया है। मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इस दायरे को थोड़ा बढ़ाने की जरूरत है। जहां आपने पति या पत्नी को रेलवे पास का सहयोग दिया है और उसको मंजूर किया है, तो मेरा निवेदन है कि जिनके दो बच्चे हैं, उनको भी यह सुविधा मिले, क्योंकि जब पति-पत्नी ट्रेवेल करेंगे, तो बच्चों को छोड़कर नहीं करेंगे, इस वजह से आपका जो कंसेशन है, वह अधूरा रह जाएगा।

महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए कमांडोज की नियुक्ति करना - मैं समझता हूं कि यह कदम बड़ा सराहनीय है। रेलवे में ट्रेवेल करते वक्त, असुरक्षा की मानसिकता बनती जा रही है, लेकिन इस दिशा में यह पहल अच्छी हुयी है। मैं समझता हूं कि कमांडोज की जरूरत है और वह होना चाहिए। लंबी दूरी की जो ट्रेन्स हैं, पहली बार हर ट्रेन में डाक्टर की नियुक्ति करने का जो निर्णय है, मेरे विचार से बहुत आवश्यक था। कई बार एक्सीडेंट्स हुए, किसी की तबियत खराब हुयी, किसी को मेडिकल असिस्टेंस की जरूरत हुयी, लेकिन उन लोगों को मेडिकल असिस्टेंस न मिलने की वजह से अपनी जान गवानी पड़ी। यह सुविधा होने से ऐसे लोगों को बड़ी राहत मिलेगी। मुश्किल-आसान नामक मोबाइल टिकट सेवा वैन की शुरूआत - मैं समझता हूं कि इससे भी लोगों को बड़ी राहत मिली है। [p25]

पांच हजार डाकघरों से भी टिकट बुकिंग की सुविधा - यह एक अच्छी घोषणा है। मोबाइल और टेलीफोन का नेटवर्क काफी बढ़ गया है जिससे अब बहुत कम लोग पत्र लिखकर डाकघरों का उपयोग करते हैं। अगर पोस्ट ऑफिस में भी इस प्रकार की सेवा शुरू हो जाती है, तो मैं समझता हूं कि पोस्ट ऑफिस के कर्मचारी इसका स्वागत करेंगे।

दो घंटे से अधिक यात्रा अवधि वाली ट्रेनों में पहले शौचालयों की व्यवस्था नहीं थी, लेकिन आने वाले दिनों में इस प्रकार की व्यवस्था करने का ऐलान भी एक अच्छा कदम है।

दो सौ स्टेशनों पर स्वचालित टिकट वैंडिग सुविधा, लम्बी दूरी की इंटर सिटी गाड़ियों में आन-बोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं, तीर्थ क्षेत्रों, पर्यटन स्थलों और औद्योगिक केन्द्रों में पचास रेलवे स्टोशनों पर बहूउद्देशीय परिसरों का निर्माण - मैं समझता हूं कि इस रेलवे बजट की ये

विशेषताएं हैं। इसे एक अच्छे परिप्रेक्ष्य में लेना चाहिए। यह विकासोन्मुख, रेलवे का संसाधन बढ़ाने वाला और रेलवे को आगे ले जाने वाला बजट है। इसलिए सबको इसका स्वागत करना चाहिए।

जैसे ममता जी ने खुले दिल से सबको कहा है कि यदि कुछ रह गया हो तो वे उसका समावेश करने की पूरी कोशिश करेंगी। महाराष्ट्र, विशेषकर मुम्बई जहां से 80 लाख लोग रोज लोकल ट्रेनों में जाते हैं और मुम्बई से एक-तिहाई रिवैन्यू आता है, लेकिन उसकी तरफ इस बार रेलवे बजट में ध्यान नहीं दिया गया है। कुछ प्रोजैक्ट्स बहुत दिनों से चल रहे हैं, मेरे कुछ साथी उस बारे में अपनी बात उठाएंगे। कुछ प्रोजैक्ट्स के लिए जो प्रोवीजन किया गया है, वह भी बहुत कम है। मैं आपसे आग्रह करता हूं कि मुम्बई की उपेक्षा न हो। मुम्बई को कुछ ट्रेनें देने का काम हुआ है, लेकिन वे अपर्याप्त हैं। हर कोई मुम्बई जाना चाहता है।...(व्यवधान) मुम्बई में हर रोज उत्तर प्रदेश, बिहार, उड़ीसा और देश के दूसरे कोनों से पांच से सात लाख लोग आते हैं। वहां के लिए और ट्रेनें बढ़ाने की जरूरत है। वहां दो से तीन स्टेशनों के विस्तारीकरण का प्रोजैक्ट चल रहा है। उस पर भी ध्यान देने की जरूरत है। मुम्बई की उपेक्षा न हो, इस तरफ आपका ध्यान जाए, ऐसी मेरी आपसे अर्ज है। महाराष्ट्र में पुणे, औरंगाबाद, अमरावती, नागपुर की तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है।

मैं आपका आभारी हूं कि आपने नए प्रस्ताव में जो पिछली बार लालू जी ने नागपुर को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन की लिस्ट में समावेश किया था। आने वाले दिनों में यह वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन उभरकर आए, उसके लिए आप उसे प्रॉयरिटी में लेंगे, क्योंकि नागपुर देश का हृदयस्थल है। आप जो फ्रेट कॉरीडोर की बात कर रहे हैं, लॉजिस्टिक की बात कर रहे हैं, उसमें यदि नागपुर को एक लॉजिस्टिक हब बनाएंगे, जैसे वहां इंटरनेशनल कारगो और पैसेंजर हब बन रहा है, वर्ल्ड क्लास हब वहां बन रहा है, अगर वहां रेलवे का हब बनता है तो वह नागपुर के लिए नहीं, विदर्भ के लिए नहीं, महाराष्ट्र के लिए नहीं बल्कि देश के लिए बहुत उपयुक्त होगा। मेरा आग्रह है कि इस दिशा में भी प्रयत्न किए जाएं। इसके साथ ही देश की जितनी मैट्रो सिटीज़ है, जैसे मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता, चेन्नई, अहमदाबाद, बंगलौर, हैदराबाद, इन शहरों को नागपुर से सीधा जोड़ने के लिए आज तक केवल मुम्बई के सिवाए वहां दूसरी कोई ट्रेन नहीं है। मैं समझता हूं कि इसकी बहुत जरूरत है। नागपुर बहुत तेजी के साथ बढ़ रहा है। ममता जी, आप उस तरफ भी देखेंगी और नागपुर से मुम्बई के लिए, नागपुर से दिल्ली के लिए, नागपुर से चेन्नई के लिए, हैदराबाद, बंगलौर के लिए सीधी ट्रेन चलाने की कोशिश करेंगी।[NB26]

नागपुर में जो वहां वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनने जा रहा है। मैंने पिछली बार भी आग्रह किया था और इस बार भी आग्रह करता हूं कि हमारे अजनी स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे के रुपए विकसित किया जाये। दूसरा, मैं वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। जैसा कि मैं कह रहा था कि संसाधन जुटाना इतना आसान काम नहीं है और उसके लिए इफ्रास्ट्रक्चर प्रौजेक्ट और ब्रिज को फुलफिल करने के लिए टैक्स फ्री बांड देने की घोषणा वित्त मंत्री ने की है, जो आपके प्रयास से साधक होगी।

ममता जी, मेरा आपको एक सुझाव है कि आपने युवाओं की बात की, युवाशक्ति की बात की, तो युवा शक्तियों को देश के विकास में जोड़ने का प्रयास होने चाहिए और उसमें रेलवे मंत्रालय बहुत बड़ी भूमिका निभा सकता है। मैं आपको साइबेरिया का एक उदाहरण देना चाहता हूं। वर्ष 1980 में एक डेलीगेशन में मुझे अर्मेनिया, रशिया में जाने का मौका मिला था। मैंने देखा कि साइबेरिया में दो हजार किलोमीटर की रेलवे लाइन बन रही है। वहां माइनस छः और सात टेप्रेचर के बीच युवाओं को आह्वान किया गया कि आप वहां आकर काम करें और इस रेलवे लाइन को पूरा करें। उन युवाओं ने वहां उस दो हजार किलोमीटर रेलवे लाइन को पूरा करने का काम किया और उन लोगों को सर्टीफिकेट दिया गया कि देश के लिए आपने यह काम किया है। मैं समझता हूं कि आज हमारे देश में ऐसे युवाओं की कोई कमी नहीं है, जो देश के लिए योगदान देना चाहते हैं। कई बार जब देश भक्ति की बात होती है, तो युवाओं को मिलिट्री की ट्रेनिंग देने की बात की जाती है। हम गांधी जी के सिद्धांत पर चलने वाले, शांति और अहिंसा में विश्वास रखते हैं। हम आतंकवाद का विरोध करते हैं। मैं समझता हूं कि युवाओं को ऐसी प्रवृत्ति से रोकने के लिए हम अगर ऐसी विधायी शक्तियों द्वारा उनका उपयोग करें, तो यह कारगर कदम होगा और मुझे आशा है कि उसके लिए आप कोशिश करेंगी, क्योंकि इस दिशा में बहुत पोटेंशियल है।

इसी के साथ, मैं ममता जी का फिर अभिनंदन करता हूं और अपेक्षा करता हूं कि उन्होंने जो भी बातें इस बजट में कही हैं, एक इरादा तो उन्होंने व्यक्त किया है, कम समय में ये सारी बातें करने के लिए उन्होंने कहा है। उनका इरादा और जिस प्रकार से उनका स्वभाव है, वे पश्चिम बंगाल से आती हैं, पश्चिम बंगाल एक क्रान्तिकारी राज्य है और उस क्रान्तिकारी प्रदेश से क्रान्तिकारी बजट देने का काम और इस देश में रेलवे के माध्यम से क्रान्ति करने का काम ममता जी करेंगी, इस विश्वास के साथ उनको शुभकामना देते हुए और आपका आभार करते हुए, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

MADAM SPEAKER: I have a list of more than 80 speakers to speak on the Railway Budget. Those who want to lay their written speeches on the Table of the House, they may do so. Their written speeches will be included in the Proceedings of the House.

श्री रेवती रमन सिंह (इलाहाबाद): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया।

14.24 hrs.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

मान्यवर, रेलवे बजट को मैंने बहुत गौर से पढ़ा और देखा है। वैसे तो रेलवे बजट में पूरे देश के स्टेशन्स, रेलवे लाइन्स आदि बहुत सारी बातें की गयी है, लेकिन एक परम्परा सी बन गयी है कि जो मंत्री जिस प्रदेश का होता है, कुछ तो स्वाभाविक भी है, लेकिन यह देखा गया है कि ज्यादातर काम उधर ही होने लगता है।[MSOffice27]

लालू जी बिहार से हैं, इन्होंने भले ही पटना को एक वर्ल्डक्लास स्टेशन नहीं बनवाया हो, लेकिन जब मैं पटना गया तो मैंने वहां देखा कि प्लेटफार्म्स पर इन्होंने संगमरमर लगवाने का काम किया है। ऐसा शायद पटना के अलावा किसी अन्य रेलवे स्टेशन पर नहीं हुआ है। मैं पटना तक गया हूं, मैंने पटना में देखा है और उसी के बारे में बता रहा हूं। बहुत-सी जगहें मैंने देखी हैं जहां पर ऐसा नहीं है, जैसे दिल्ली में भी संगमरमर नहीं लगा है, जो कि देश की राजधानी है, लखनऊ में नहीं है, इलाहाबाद में नहीं है। मेरा कहना यह है कि कोई भी काम इस तरह से होना चाहिए कि वह पूरे देश में परिलक्षित हो।

इस रेलवे बजट में जहां ममता जी ने कई नई ट्रेन्स चलाने की घोषणा की है, मैं उसका स्वागत करता हूं। अभी माननीय सदस्य श्री अनन्त कुमार जी कह रहे थे कि तुरन्ता शब्द का मतलब बहुत खराब होता है। उन्होंने पता नहीं किस डिक्शनरी में यह मीनिंग देखी है। मेरी जानकारी में तुरन्ता शब्द का अर्थ है जो तुरन्त होता है, फौरन या जल्दी से होता है। लेकिन जो कुछ मिलना चाहिए वह किसी प्रदेश की आबादी और क्षेत्रफल के हिसाब से मिलना चाहिए। लालू जी ने जो कुछ किया था उसमें से कितना क्रियान्वित हुआ है, यह मैं नहीं जानता हूं, लेकिन हमने देखा है कि उत्तर प्रदेश और बिहार को जो मिलना चाहिए, वह नहीं मिला है। मैं उत्तर प्रदेश और बिहार पर आने से पहले, आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि अगर हम दुनिया के अन्य देशों से अपनी रेलवे का मुकाबला करें तो हमें समझ में आएगा कि हम कहां हैं। मैं अमेरिका और यूरोप की बात नहीं कर रहा हूं, मैं पूर्वी एशिया की बात कर रहा हूं जहां पर चीन, कोरिया, जापान और मलेशिया जैसे तमाम ऐसे देश हैं जहां रेलवे चलती है। वर्ष 1967 में राजधानी ट्रेंस चलाई गयी थीं। तब राजधानी ट्रेन्स की स्पीड 135 किलोमीटर प्रति घण्टा होती थी। आज वर्ष 2009 में, 21वीं सदी में भी हमारे यहां सबसे तेज चलने वाली ट्रेन राजधानी ही है जो अभी भी 135 किलोमीटर प्रति घण्टे की स्पीड से चलती है। अगर चीन में देखें तो वहां बुलेट ट्रेन्स 250-300 किलोमीटर प्रति घण्टे की स्पीड से चलती हैं, ऐसी ही ट्रेन्स कोरिया और जापान में भी चलती हैं। हमारे देश में इतना लम्बा अंतराल बीत गया। ठीक है कि ऐसी ट्रेन्स एक साथ पूरे देश में नहीं चलाई जा सकती हैं, तो क्यों नहीं हम छोटी-छोटी दूरियों के लिए ऐसी ट्रेन्स चलाएं - जैसे अगर मुंबई के लिए ऐसी ट्रेन न चल पाए तो 100 किलोमीटर, 150 किलोमीटर या 200 किलोमीटर तक ऐसी ट्रेन्स चलनी चाहिए। लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई प्रयास दिखाई नहीं देता है। यह इतना बड़ा देश है। रेलवे का मुकाबला हवाई जहाज से है। लोग हवाई जहां से यात्रा न करें, ट्रेन से यात्रा करें, उसके लिए जब तक हम ट्रेन्स की रफ्तार नहीं बढ़ाएंगे, सुविधाएं नहीं बढ़ाएंगे, तब तक कोई क्यों ट्रेन से यात्रा करेगा? [r28] कोई भी उद्योगपति या जो बड़े लोग हैं, वे ट्रेन के बजाए प्लेन को प्रेफर करते हैं। मैं चाहूंगा कि आप देश में कहीं भी बुलेट ट्रेन चलाने का एक एक्सपैरिमेंट करें। पता नहीं क्यों इस सम्बन्ध में कोई कार्रवाई नहीं की गई और क्या इसमें दिक्कत है। इस काम के लिए लाइन को अपग्रेड करना पड़ेगा, प्लेटफार्म के साथ लाइन को इस हिसाब से बनाना पड़ेगा कि उसके बीच में कोई अवरोध पैदा न हो, लेकिन इस बारे में कोई प्रयास तो होना चाहिए। मैं समझता हूं कि इस बारे में अभी तक कोई प्रयास नहीं किया गया है। पता नहीं 21वीं सदी में भी भारत में बुलेट ट्रेन चलेगी या नहीं, इसका कोई अंदाजा नहीं है और न ही इस बारे में कोई घोषणा की गई है।

उपाध्यक्ष जी, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आपने विद्युतीकरण का काम किया है, लेकिन अभी भी बहुत बाकी है। विद्युतीकरण होने पर प्रदूषण नहीं फैलता, जो डीजल और कोयले से चलने वाले इंजनों से पैदा होता है। वैसे अब देश में कोयले से इंजन नहीं चलते, लेकिन डीजल इंजन अभी तक चल रहे हैं और उससे प्रदूषण भी होता है। इसी तरह से आप स्टेशंस की हालत देखें। जैसा लालू जी ने कहा कि कभी हो नहीं पाएगा, अगर नहीं हो पाएगा तो फिर घोषणा क्यों की जाती है। इसलिए इस तरह की घोषणा नहीं हो तो बेहतर होगा। अगर उस पर अमल होना है तो वह कब तक होगा, आदर्श स्टेशन और विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की कोई समयसीमा नहीं दी गई है। आपने इलाहाबाद को आदर्श स्टेशन और विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की श्रेणी में नहीं रखा है। इलाहाबाद बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। उसने देश को पांच-पांच प्रधान मंत्री दिए हैं, लेकिन मुझे अफसोस है कि इलाहाबाद को न तो आदर्श स्टेशन और न ही विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की श्रेणी में रखा गया है। पता नहीं यह कहां फंसा है, इसकी मैं विवेचना या व्याख्या नहीं करूंगा। मैं इतना जरूर कहना चाहूंगा कि इलाहाबाद संगम की नगरी है। पूरे देश से हर साल माघ के मेले में लाखों यात्री आते हैं। जब कुम्भ का मेला लगता है, तब यहां करोड़ों लोग आते हैं। दुनिया का ऐसा कोई देश नहीं है, जहां से लोग यहां न आते हों। मैं चाहूंगा कि इलाहाबाद के स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन बनाया जाए। आपने इलाहाबाद स्टेशन को बहुउद्देशीय बनाने की बात कही है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। इलाहाबाद में फाफामऊ से लेकर इलाहाबाद जंक्शन तक आपने डबल लाइन की बात कही है, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूं। अगर यही रेल लाइन आगे जबलपुर तक जाए और उसका विद्युतीकरण कर दिया जाए तो उससे आवागमन की बहुत सुविधा होगी।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि अगर बनारस से इलाहाबाद, इलाहाबाद से रायबरेली रेल लाइन को भी डबल कर दिया जाए तो ग्रांड ट्रंक की रेलगाड़ियों को काफी सुविधा होगी, क्योंकि अभी वह ट्रैक ओवर लोडेड हो जाता है, चोक्ड हो जाता है। डबल लाइन होने से रेलगाड़ियां वहां से जाने लगेंगी, लेकिन उस काम पर कोई प्रोग्रेस नहीं हुई है और न ही आपने उसकी कोई घोषणा की है। इलाहाबाद-लखनऊ के बीच मात्र 200 किलोमीटर की दूरी है, लेकिन यह यात्रा करीब साढ़े पांच घंटे में पूरी होती है। अगर आप इसे कर देंगे तो करीब दो-सवा दो घंटे में लोग इलाहाबाद से लखनऊ पहुंच सकते हैं। इलाहाबाद से कानपुर के बीच एक इंटरसिटी चलाई जाए, क्योंकि इलाहाबद से बहुत से लोग कानपुर जाते हैं, इससे उन्हें बहुत सुविधा हो जाएगी। [R29]

मान्यवर, उसी तरह से रेलवे ओवरब्रिज रामबाग का काम है, जिसकी घोषणा माननीय लालू जी ने की थी और कहा था कि हम पैसा दे रहे हैं, लेकिन वह आज तक नहीं बना है, क्योंकि उत्तर प्रदेश सरकार ने मैचिंग ग्रांट नहीं दी। माननीय विजय बहादुर जी यहां बैठे हैं जो इलाहाबाद से ही हैं, हमीरपुर से एमपी हैं, ये अपनी सरकार पर दबाव डालें कि अपना मैचिंग ग्रांट दे दें तो नीचे से आने-जाने दोनों का रास्ता बन जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, आपके बहुत से लोग बोलने वाले हैं, इसलिए अब समाप्त करें।

श्री रेवती रमन सिंह : मान्यवर, हम समाजवादी पार्टी की तरफ से बोल रहे हैं, आप मना करेंगे तो हम बैठ जाएंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : हम मना नहीं कर रहे हैं, हम बता रहे हैं कि आपके दो-तीन आदमी और हैं। अगर अकेले आपको बोलना है तो हमें कोई एतराज नहीं है।

श्री रेवती रमन सिंह : हमें बोलने दीजिए। आप पहले बता देते कि आप एक मिनट में खत्म कर दीजिए तो हम एक मिनट में समर्थन करके बैठ जाते। मान्यवर, हम पहली बार ऐसा देख रहे हैं। अभी तो हम उपनेता हैं, पहले जब नहीं थे तब भी 15-15 मिनट बोले हैं, आप रिकार्ड निकालकर देख लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : हम आपको मना नहीं कर रहे हैं। समय के हिसाब से आपके 15 मिनट हैं। अगर आपको और लोगों को बुलवाना है तो अभी भाषण समाप्त करना होगा, अकेले बोलना है तो हमें कोई एतराज नहीं है। समय आपका बहुत है।

श्री रेवती रमन सिंह : मान्यवर, आपने कह दिया, बहुत है। इस पर दो दिन चर्चा होनी है और 10 घंटे का समय रखा गया है। आप उपाध्यक्ष हैं, आप देख लें, आपको समय बांटने में ज्यादा सहूलियत होगी। मान्यवर, इलाहाबाद की उपेक्षा न करें। कुछ सुझाव भी मैं अपनी तरफ से देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी जब सब सदस्यों के सुझावों को देखेंगे, तो मेरे सुझावों से उन्हें सुविधा होगी।

मान्यवर, टीएसएल पब्लिक सेक्टर की कंपनी है। उसमें पहले मालगाड़ी के वैगन्स की मरम्मत तथा मालगाड़ी के पहिये बनाए जाते थे। लेकिन 20 सालों से उसे काम नहीं दिया जा रहा है जबकि वही काम निजी क्षेत्रों को दिया जा रहा है। इस कारण वह बीमारू हो गयी है। मैं माननीय ममता जी से चाहूंगा और यहां माननीय राज्य मंत्री जी भी बैठे हुए लिख रहे हैं, उनके माध्यम से कहना चाहता हूं कि उन्हें काम दे दीजिएगा। अगर टीएसएल को मालगाड़ी का डिब्बा और पहिया बनाने का काम दे दिया जाय, ज्यादा न भी दें, अगर 40 प्रतिशत भी दे दें तो फिर से यह पब्लिक सेक्टर कंपनी रिवाइव हो जाएगी। इस कंपनी को स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी ने लगवाया था जोकि कांग्रेस के प्रधान मंत्री और रेल मंत्री रहे हैं। मुझे याद है कि वही एक रेल मंत्री हैं जिन्होंने रेल एक्सीडेंट होने पर इस्तीफा दिया था। मैं चाहता हूं कि इसके बारे में भी आप विचार करेंगे और टीएसएल को रिवाइव कराने का काम करेंगे।

इलाहाबाद के रामबाग रेलवे स्टेशन का ज्यादा उपयोग नहीं हो पा रहा है, वहां 4-6 ट्रेन्स आती है, हम चाहते हैं कि इसका उपयोग किया जाए जिससे इलाहाबाद जंक्शन पर ट्रेनों की ज्यादा भीड़ न हो। जम्मू, मुम्बई, मद्रास, हैदराबाद, बंगलौर और अहमदाबाद के लिए इलाहबाद से सीधी ट्रेन चलाने की भी मैं मांग करता हूं। जबलपुर से इलाहाबाद की रेलवे लाइन का विद्युतीकरण हो जाए तो इससे भी फास्ट लाइन मुम्बई तक जाने की व्यवस्था हो जाएगी।

चित्रकूट लाइन का दोहरीकरण बांदा तक कर दिया जाए तो आम लोगों को बहुत फायदा होगा। लोडिंग-अनलोडिंग सेंटर का प्रस्ताव अभी जो माननीय रेल मंत्री जी ने रखा है उसमें इलाहाबाद को लोडिंग-

अनलोडिंग की व्यवस्था के लिए नहीं कहा गया है। [r30] मैं चाहूंगा कि इसकी भी व्यवस्था जरूर हो जानी चाहिए।

महोदय, थर्ड कोरीडोर बनाने की बात की जाती है। लालू जी की इसने घोषणा की थी। ममता जी ने भी इसकी बात कही है। यह थर्ड कोरीडोर कब तक बनकर तैयार हो जाएगा? इसका लक्ष्य कहां से कहां तक का है? इसके बारे में क्या आप कुछ बताएंगी? क्योंकि हर बार इसका उद्धरण देकर मेंशन कर देते हैं, थर्ड कोरीडोर। आज भी 67 फीसदी पैसा माल भाड़े से प्राप्त होता है। लेकिन उसे पूरा करने का क्या लक्ष्य है? वह कितने समय में पूरा होगा? इसकी भी चर्चा होनी चाहिए थी। बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है।

महोदय, गुना से इटावा की रेल माधवराव सिंधिया जी ने बीस वर्ष पहले शुरू की थी। रेलवे में एक परम्परा और है कि जो भी मंत्री आता है, वह कई रेलवे लाइनों की घोषणा कर देता है। लेकिन उनमें से कोई भी नहीं बनती है। जिन रेलवे लाइनों पर कार्य प्रारम्भ हो चुका है, पहले उन्हें पूरा किया जाना चाहिए। आप नई की घोषणा कीजिए, लेकिन पहले की घोषित लाइनों को भी पूरा करवाना चाहिए।

महोदय, रेलवे में खान-पान की व्यवस्था ठीक करवाई जानी चाहिए। रेल में बहुत ही खराब खाना मिलता है। कम से कम गरम खाना तो दिया जाना चाहिए। स्टेशनों पर खुली थाली में खाना मिलता है। जिस पर मक्खियां भिनभिनाती रहती हैं और कुत्ता भी मुंह मार लेता है। उस खाने को ढक कर दिया जाना चाहिए और गरम-गरम दिया जाना चाहिए। आपने खाने के बारे में कहा है, लेकिन वह तो देखने के बाद ही पता लगेगा कि वह कैसा होगा?

महोदय, पूर्व राष्ट्रपति अब्दुल कलाम आजाद जी ने इटावा से मसूरी तक की रेलवे लाइन का उदघाटन किया था। इसी तरह से ललितपुर, सतना, रीवा, सिंगरौली, महोबा और खजुराहो की रेल लाइनों पर कार्य की गति बहुत धीमी है। इसको तेजी से बनाया जाए। मेरे भाषण में अन्य प्रस्ताव भी हैं, जिनको मैं आपकी आज्ञानुसार सभा पटल पर रखता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : आज्ञा नहीं है, आग्रह है।

श्री रेवती रमन सिंह : आप उपाध्यक्ष हैं, इसलिए मेरी यह जिम्मेदारी बनती है कि आपकी बात को उचित सम्मान दिया जाए। इसलिए आपकी बात मानते हुए मैं अपनी पार्टली स्पीच सभा पटल पर रखता हूं।

ओ हर वर्ष की भॉति इस वर्ष भी जब इस सदन में रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया तो अनेक लोक लुभावन घोषणाएं की गयीं । मैं समझता हूं पिछले कई रेल मंत्रियों की घोषणाओं की अगर समीक्षा की जाए तो हम यह पायेंगे कि उन घोषणाओं में से आधी पर अमल नहीं हुआ है । यहां तक कि इससे पहले ममता जी जब रेल मंत्री थीं तो उस वक्त की प्रस्तावित योजनाएं भी अभी तक पूरी नहीं हो सकीं । पूरे देश में रेलवे की इतनी योजनाएं अधूरी हैं कि जिनको पूरा करने के लिए बहुत बड़ी धनराशि की आवश्यकता होगी । अगर रेल मंत्री इन अधूरी योजनाओं को ही पूरा कर दें तो देश की जनता का बहुत बड़ा कल्याण हो सकता है ।

यहां मैं केवल उत्तर मध्य रेलवे की कुछ योजनाओं का जिक्र करना चाहूंगा जिन पर लम्बे अरसे से काम चल रहा है । लागत निरन्तर बढ़ रही है लेकिन योजना पूरी नहीं हो पा रही है । कारण यह है कि इन योजनाओं को पूरा करने के लिए जितना धन आवंटित किया जाना चाहिए, वह नहीं किया जा रहा है । रेल मंत्री जी अपने क्षेत्र के लिए, अपने राज्य के लिए नई योजनाएं लाये हैं इसमें कुछ भी बुरा नहीं है ।

लेकिन उनके मन के एक कोने में यह भी होना चाहिए कि वे पूरे भारत की रेल मंत्री हैं । ममता जी ने भी बहुत सारी घोषणाएं की हैं लेकिन उत्तर प्रदेश जैसे बड़े राज्य की घोर उपेक्षा की गई है । पुरानी योजनाओं को भी बहुत कम राशि आबांटित की गयी है और नई योजनाओं में भी उत्तर प्रदेश की हिस्सेदारी न के बराबर है । मैं यहां कुछ उदाहरण देना चाहूंगाः-

गुना-इटावा रेल लाइन को स्व0 माधवराव सिंधिया ने रेल मंत्री रहते हुए स्वीकृत किया था । 20 साल से ज्यादा हो चुके हैं और अभी भिण्ड एवं इटावा के बीच काम बाकी है इस वर्ष भी बहुत कम पैसा आवंटित किया गया है ।

आगरा-इटावा वाया फतेहाबाद बटेश्वर का तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने स्वयं शिलान्यास किया था, जिस गति से काम चल रहा है उससे ऐसा लगता है कि यह रेल लाइन भी अगले 20 साल तक पूरी नहीं हो सकेगी ।

.... This part of the Speech was laid on the Table.

इटावा मैंनपुरी रेल लाइन का शिलान्यास भारत के तत्कालीन राष्ट्रपति श्री ए0पी0जे0 अब्दुल कलाम ने किया था और उस अवसर पर उपस्थित रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार ने घोषणा की थी कि इसका उद्घाटन भी श्री कलाम साहब ही करेंगे - काम कछुए की चाल से हो रहा है और अगर इसी रफ्तार से काम हुआ तो मुझे नहीं लगता है कि अगले 10 वर्ष में भी 57 कि0मी0 लम्बी यह रेल लाइन पूरी हो सकेगी।

इसी तरह ललितपुर-सतना, रीवा सिंगरौली तथा महोबा-खजुराहो नई रेल लाइनों पर काम की गति अत्यधिक धीमी है और ये रेल लाइनें कब तक बन पायेंगी , बन भी पायेंगी या नहीं इसमें मुझे सन्देह है। इस प्रकार पूरे उत्तर मध्य रेलवे में केवल यह 6 रेलवे लाइनें हैं जिन पर काम शुरू हुए सात वर्ष से लेकर 24 वर्ष हो चुके हैं और आज तक काम पूरे नहीं हो पाये हैं ।

उत्तर मध्य रेलवे में इटावा पर क्रासिंग नं0 27 के ऊपर से रोड ओवरब्रिज का निर्माण पूरा होकर चालू हो गया था । रेलवे द्वारा जिस हिस्से का काम कराया गया उसके ठीक बीच में रेलवे लाइनों के ऊपर चालू होने के तीन महीने के अन्दर पुल टूट गया । आवागमन पूरी तरह बंद है । जनता की तमाम कोशिशों के बाद भी उसे ठीक नहीं किया जा रहा है । रेलवे की टैक्नीकल कमेटी को देखना है - लेकिन चार महीने से रेलवे के अधिकारियों को इसकी फुर्सत नहीं है । घटिया सामग्री प्रयोग करने वाले किसी भी अधिकारी के खिलाफ कार्यवाही तो दूर उनसे पूछताछ तक नहीं की गई है । उत्तर मध्य रेलवे में ही जसवन्तनगर और बलरई स्टशेन के मध्य रेलवे क्रासिंग नं0 33सी एवं 34सी के बीच आर0ओ0बी0 पिछले एक वर्ष से अधूरा पड़ा है । मशीनें खड़ी हैं । बाईपास बनकर तैयार हैं लेकिन रेलवे का कार्य बंद है ।

इसलिए मेरा अनुरोध है कि अधूरी योजनाओं को पूरा करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर धन आवंटित किया जाए और चालू कार्यों की लगातार समीक्षा की जाए जिससे काम समय पर पूरा हो सके । वरना केवल यह घोषणाएं करके और संसद सदस्यों से तालियां बजवाने से कुछ होने वाला नहीं है ।

रेल मंत्री ने 375 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया है । यह एक अच्छी बात है । किन्तु इन स्टेशनों को चिन्हित करते समय क्षेत्रीय सन्तुलन का भी ध्यान रखना चाहिए । उत्तर प्रदेश में कुल रेल पथ देश के सम्पूर्ण रेल पथ का लगभग 14औ है । इस दृष्टि से भी 375 स्टेशनों में उत्तर प्रदेश में 52 आदर्श स्टेशन चिन्हित किए जाने चाहिए थे । लेकिन केवल 7 स्टेशनों को ही चिन्हित किया गया है - सीतापुर, अमेठी, पीलीभीत, शिकोहाबाद, चन्दौसी, सलेमपुर एवं प्रयाग । आदर्श रेलवे स्टेशन किन सुविधाओं से युक्त होंगी , किसे आदर्श स्टेशन कहा जायेगा - यह भी कहीं स्पष्ट नहीं है ।

मैं जानना चाहूंगा कि विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन का क्या तात्पर्य है ? दुनिया के किस देश की कौन से स्टेशन को आदर्श मानकर आप भारत को इन स्टेशनों को विश्व स्तरीय बनाना चाहतीं हैं ।

1500 रू0 प्रतिमाह से कम की आमदनी वाले गरीबों को 100 कि0मी0 की यात्रा करने के लिए 25 रू0 की MST देने का निर्णय लिया गया है । इसे कैसे अमल में लाया जायेगा । एक मजदूर को भी प्रतिदिन 100 रू0 की मजदूरी मिलती है जो महीने में 3000 रू0 होती है । फिर 1500 रू0 प्रतिमाह से कम का प्रमाण पत्र कैसे मिलेगा - कौन देगा । गरीब फिर देखता रह जायेगा तथा पैसे वाला MST का टिकट बनवा लेगा ।

गरीब रथ इसका उदाहरण है - कौन गरीब चलता है गरीब रथ में । सब पैसे वाले रिजर्वेशन कराके जगह घेर लेते हैं । गरीब देखता रह जाता है । नाम गरीब रथ है और है वास्तव में अमीर रथ।

यही हाल जनसाधारण एक्सप्रेस का है । दिल्ली से चलकर कानपुर रूकती है । ज्यादातर खाली चलती है । अगर बीच में एक-दो स्टापेज और दे दिए जायें तो आम आदमियों को राहत मिल सकती है ।

क्या मंत्री जी एवं उनके अधिकारियों ने इस बात का अनुमान लगाया है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से अन्य तमाम पैसेन्जर ट्रेन सुपर फास्ट ट्रेन्स को कितना रूकना पड़ेगा । अभी यह हालत है कि पैसेन्जर ट्रेन को कहीं भी रोक दिया जाता है । राजधानी एक्सप्रेस निकालने के लिए पूर्वा एक्सप्रेस को अलीगढ़ से पहले 30 मिनट से एक घंटा तक रोका रखा जाता है । छोटे स्टेशनों पर इन गाड़ियों को रोक दिया जाता है जहां यात्री यदि चाहें तो पानी भी पीने को उपलब्ध नहीं हो पाता है। मेरा मानना है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से बड़े पैमाने पर सवारी गाड़ियों से लेकर

सुपरफास्ट गाड़ियों तक को अनावश्यक रूप से जगह-जगह रोकना पड़ेगा जिससे आम यात्रियों को बहुत असुविधा होगी ।

रेलवे में भर्तियों के संबंध में मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग को बेहतर प्रतिनिधित्व देने की योजना का प्रस्ताव किया है । इस संबंध में मुझे दो बातें कहनी हैं -

रेलवे में कर्मचारियों की संख्या प्रतिवर्ष कम हो रही है । वर्ष 1990-91 में जहां रेलवे में कर्मचारियों की कुल संख्या 16 लाख 52 हजार थी वह घटकर वर्ष 2007-2008 में 13 लाख 95 हजार रह गयी । जब गाड़ियाँ बढ़ रही हैं, रेल की लाइनें बढ़ रही हैं, स्टेशनों की संख्या बढ़ रही हैं फिर नौकरियां कम क्यों हो रही है ? रेलवे सबसे ज्यादा रोजगार देने वाला उपक्रम है । नीतियां ऐसी होनी चाहिए जिससे अधिक से अधिक लोगों को रोजगार मिल सके ।

दूसरी बात इस संबंध में मुझे यह कहनी है कि अन्य पिछड़े वर्ग की जगह आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग की बात कहना सामाजिक रूप से पिछड़े वर्ग के साथ एक छलावे की बात हो सकती है। इसलिए मेरा अनुरोध है मान0 मंत्री जी से कि उन्होंने अपने भाषण में आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग का जहां जिक्र किया है उसकी जगह अन्य पिछड़े वर्ग शब्द प्रयोग करें ताकि ओ0बी0सी0 के मन में कोई गलत संदेश न जाए ।

रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों के लिए नर्सिंग कालेज और मेडिकल कालेज स्थापित करने की योजना स्वागत योग्य है । मेरा सुझाव है कि यह कालेज रेलवे के हों उनमें कोई निजी भागीदारी नहीं होनी चाहिए । निजी भागीदारी होने के बाद रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को इन कॉलेजों में नर्सिंग या मेडिकल की शिक्षा में प्रवेश दिला पाना बहुत कठिन काम होगा और अन्ततोगत्वा रेलवे की बेशकीमती जमीन पर खुलने वाले यह कालेज निजी हाथों में चले जायेंगे ।

रेलवे में गाड़ियों के परिचालन में भी निजी भागीदारी का अगर प्रयास किया गया तो यह रेलवे के इतिहास का सबसे बुरा दिन होगा । इसलिए मैं रेल मंत्री को सचेत करना चाहता हूं कि वे रेलवे को निजीकरण की तरफ ले जाने वाले किसी भी कार्यक्रम से दूरी बनाये रखने का ही काम करें ।

पूरे देश में हर साल फल, सब्जियां, मांस और मछलियां बड़े पैमाने पर नष्ट हो जाती हैं । एक अनुमान के अनुसार इन उत्पादों के बेकार होने की वजह से प्रतिवर्ष होने वाला नुकसान 50 हजार करोड़ रूपए से ज्यादा हो चुका है । इसे बचाने के लिए इन उत्पादों को उनके उत्पादन स्थलों से उपभोक्ता केन्द्रों तक पहुंचाने के लिए विशेष गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव प्रशंसनीय है । इसके लिए न केवल विशेष गाड़ियों की आवश्यकता है बल्कि पूरी तरह से एयर कंडीशन बेगन्स की जरूरत होगी जिसे प्राथमिकता के आधार पर रेलवे को पूरा करना चाहिए ।

रेल गाड़ियों में खान-पान की गंभीर समस्या है । राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस जैसी सबसे अच्छी माने जाने वाली रेल गाड़ियों में भी जो भोजन बनता है उसमें प्रयोग किया जाने वाला पानी बहुत खराब होता है जिसकी वजह से भोजन की गुणवत्ता एकदम खराब हो जाती है । भोजन बनाने में प्रयोग किए जाने वाला पानी जब तक शुद्ध नहीं होगा तब तक अच्छे खान-पान की कितनी ही बात की जाए सब बेमानी होगा । जो पानी रेलगाड़ियों में बिकता है । यहां तक कि जो स्टेशनों पर पानी मिलता है रेल नीर या अन्य ब्राण्डों के नाम से उसमें भी ज्यादातर नकली होता है । इसमें सुधार की आवश्यकता है ।

भारतीय रेल का सबसे दुःखद पहलु यह है कि यहां 80 फीसदी यात्रियों के लिए रेल गाड़ियों में 20 फीसदी जगह है और 20 फीसदी यात्रियों के लिए 80 फीसदी जगह है । जिनके पास पैसा है, जिनके पास रेलवे पास है वह आरक्षण पा जाते हैं या तत्काल रेल सेवा का लाभ उठा लेते हैं । लेकिन गरीब आदमी अनारक्षित डिब्बों में भूसे की तरह भर जाता है यहां तक कि लोग टॉयलेट में खड़े होकर भी यात्रा करने को विवश होते हैं । कोई ऐसा दिन नहीं जाता जिस दिन कुछ यात्री जो खिड़की से लटक रहे होते हैं वह गिरते न हो, दुर्घटनाएं न होती हों । इसलिए प्राथमिकता यह होनी चाहिए कि आम आदमी के लिए रेल गाड़ियों में जगह कैसे बढ़े । जब तक आम आदमी को रेल गाड़ी में बैठने की जगह नहीं मिलती है तब तक चाहे जितनी घोषणाएं की जायें, यहां बैठे हम लोग उन पर तालियां तो बजा सकते हैं लेकिन आम आदमी को कोई राहत नहीं मिल सकती है। *

*SHRI D.V. SADANANDA GOWDA (UDUPI-CHIKMAGALUR): The Railway Budget presented by Smt. Mamataji has once again kept the Karnataka State in the same place where it was kept by earlier Railway Minister Lalu Prasadji, except a few new trains and promises of some infrastructure development. No permanent project or proposals are given to the State of Karnataka. I do concede that Mamataji, has recognized our state only benefiting other states through Karnataka linkage, but not to the people of Karnataka.

I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister with regard to the formation and completing earlier projects.

The chikmagalure is the place from where Smt. Indira Gandhi had her 2nd rebirth of political carrier after emergency. Infact the people of chikmagalure are such a smooth hearted people who blessed Smt. Indira Gandhi. Their expectations were not met by the then Railway Minister in Karnataka or latter by the Cong led Government at any point of time. Because of the inaction of successive government to have any plans and programmes to chikkmagalure they went away from Cong(I). Infact the NDA had come to the rescue of the people of Chikkmaglure and hence the connectivity and infrastructure activities taken up and Shri D.B. Chandre Gowda a staunch Cong (I) MP who vacated his seat for Smt. Gandhiji, was also fed up by the non initiative action of UPA government and now he has become the Lok Sabha M.P. from B.J.P.

You may be surprised of this introduction; it is because a Railway line which is important connectivity was not given much importance at least to give respect to Smt. Indira Gandhi. Since last 12 years the Railway Line Kadur-Chikmagalur-Sakleshpur to the lengthof 93 KM with an estimate of Rs. 122.32, and still pending without any expectation. So far they have spent is Rs. 71.76 crores and Rs. 45.00 crores is still required. In this budget only 5 crores has been allotted and this has really defamed the people of Chikmagalur. I urge the

Railway minister to release the balance funds and complete the work without any delay.

The saddest thing is the betrayal done to the people of Coastal Karnataka i.e. to 3 districts i.e. Udupi- Uttarakannada and Mangalore. The only port of the State of Karnataka i.e. Manglore port is in this area. Mangalore is the hub of iron ore and other allied export activities are running business from this port. Railway is one of the best mode to boost this activities where by the Central Government as well as Railway will get more profit and benefit apart from service to the public at large. But totally failed in providing train to this area. After much difficulty passenger railway connectivity is given to the people of Mangalore by a night train. In 2006-07 budget the UPA declared three trains to Mangalore-Bangalore. But the day train is not in action till today. Even the night and day train which have link to other end of Karnataka i.e. Karwar via Udupi, Kundapura has been totally rejected and the trains extended up to Kannur, Kerala whichis really unwanted. The people of Coastal Karnataka have been deprived of their right and they have been totally ignored. It is quite visible that the said train is extended upto Kerala is only due to the political pressure and compulsion but not as a necessity. I urge the Railway Ministry to run the night train and the proposed day train upto Karwar and the proposal of extension of night train upto Kannur may kindly be dropped.

The National Highways in the coastal belt will be motorable only if the density of the vehicles is minimized in the said roads. The important Hubli-Ankola-Kawar is an essential Railway connectivity which needs to be taken up on priority. But I fail to understand why this route is not given priority.

The new speed trains proposed in the budget from Mumbai to Karwar is of no use. The people of Karnataka will have the benefit only if the train is extended upto Mangalore. Udupi and Kundapura are the needy junctions from which thousands of people are plying daily to Mumbai. Hence the proposal need to be reconsidered on priority and train must be extended upto Mangalore.

The track doubling in between Bangalore-Mysore has not given necessary funds as required and need to be reconsidered. Another completion of track between Shravanabelgola Bangalore is the need of the State. The budgetary assistance for this has to be increased.

Totally, the budget has an eye washing exercise towards the State of Karnataka. I urge the Railway Minister to take serious note of the things mentioned by me and while replying the mistakes occurred may kindly be set right and justice may be done to the people of Karnataka specially Coastal Karnataka.

*SHRI NITYANANDA PRADHAN (ASKA): Mr. Deputy Speaker, I am thankful that I have got the opportunity to take part in the discussion on Railway Budget.

Madam, I am sorry to say that there is a saying in my state of Orissa which has been also reported in press that "there is a history about the railway line in my State. Earlier when we were under British rule the then company had to put a line. Britishers were ruling India from Calcutta in the North and Madras in South. So far their effective administration and for movement of army they had laid the line, which incidentally passed through Orissa. Had there been any other shorter route to connect Calcutta with Madras, probably they would not have laid the Railways line. Since the time of Britishers there has been no significant improvement in the

network of Railways in Orissa. Since independence also even though several Governments have come to Delhi but the fate of Orissa remain almost same. It is true that within this 60 years, some of the lines have been put in Orissa, but they are laid only with a commercial viability. The problems of the people has not been taken in consideration.

Even though there are hundereds of tourist spots spread over whole of Orissa they remain untapped. If the railways had taken steps to lay the lines to Major important tourist places then not only it would have been beneficial for the people of Orissa for the economic development it would have been far better for the country. The heritage ancient culture of Orissa would have come to light for the whole of India and world, attracting people to visit and look to the high heritage of Orissa. Apart from that there are hundreds of eco-friendly tourism places. If railways would have laid their line then the glory of Orissa would have come to light. So from the above

---

* Speech was laid on the Table

facts it is clear madam, that the railways have not only neglected Orissa people, its economy but deprived the people of other states and the whole of world from seeing the glory of Orissa.

Sir, I now deal with revenue generation of Railways. Now as the matter stands Madam, Orissa gives highest revenue to the railways but sorry to say, Madam, the expansion of railway way in Orissa is highly deplorable. The new lines which were taken up long since is not at all progressing due to want of funds. Our beloved Chief Minister and all the MP and legislatures and public at a large have been agitating for the increase of funds allocation for completing the ongoing projects. But negative is the result.

Indian railways should take a pragmatic view rather then a narrow view of helping a state and ultimately I would like to conclude, Madam, that railways has been neglecting Orissa. The step motherly attitude is highly deplorable. No Uniform growth in this sector is visible.

So ultimately I, oppose the Budget provision and request the Hon'ble Minister to consider the case of Orissa with sympathy.

)a By completing the all ongoing projects.

)b By getting all the Railways establishments under one organization.

c) Getting the Line from Berhampur to Bhanjanagar and Nayagarh suryed..

*DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR) : Sir, I am grateful to you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget. I would request Hon'ble Railway Minister to consider the case of Orissa with responsibility and care. As you have said in your Railway Budget that every ordinary person should have the right to development and the concept of economic viability should be substituted by social viability. As you are aware that Orissa is a mineral rich state. However, this advantage of Orissa has

never been exploited fully and the people of Orissa have remained poor. One of the reasons is that Railway has never been expanded in Orissa. There are several places in Orissa which are not connected by Railways. We have made several demands for the speedy completion of Khordha Bolangir Railay line, however, only 10% of the work has been completed. The Chief Minister of Orissa has on several occasions personally requested for the speedy completion of this project. But unfortunately this year also only 30 crores has been allocated. I, therefore, demand that atleast 300 crores should be immediately allocated this year for completion of the project. As you are aware that Jaganath Puri is world famous pilgrimage. We have been demanding for several years for upgradation of the Puri Station into a world class Railway station. However, this demand has never been met. I would like to request the Hon.'ble Railway Minister to firstly take up the doubling up of Khordha-Puri line immediately. Secondly a multi-functional complex to be made functional in Puri. A non-stop train from Delhi to Puri should also be started. Konark is world famous tourist place. Thousands of people visit Konark every year. I request for immediate survey of Konark to Puri rail line. Trains should be stopped. Although the Government has announced upgradation of the station but no work has been started. Mancheshwar Rail Coach Facotory which is functional need to be immediately expanded. This will provide additional employment to the people of Orissa. The development of East Coast Railway Zone is extremely slow. There is need for immediate expansion of the East Coast Railway. You will be surprised to know that for several months a GM has not yet been posted. I request the Minister to take up the matter on priority. I also request for construction of a few flyovers in Bhubaneswar. They are the Satyanagar fly over, Shaeed Nagair flyover, Veer Surender Sai Nagar flyover. These places are extremely accident prone areas and flyovers need to be constructed immediately.

डॉ. बलीराम (लालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट की चर्चा पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं।

महोदय, रेल मंत्री जी ने संसद में जो बजट प्रस्तुत किया है, उसे देखने से ऐसा लगता है कि बजट में दोहरी नीति अपनायी गई है। इस बजट में उत्तर प्रदेश जो कि देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, उसके साथ पक्षपात किया गया है। रेल मंत्री जी ने प्रधानमंत्री जी की समावेशी विकास की नीति का हवाला देकर अपने बजट भाषण के दौरान पिछड़े क्षेत्रों और गरीबों की बात की थी कि हम उन्हें सुविधा उपलब्ध करवाएंगे[r31]।

अभी हमारे माननीय सदस्य ने कहा कि किराये भाड़े में कुछ कमी हुई है लेकिन जिससे गरीब लोग जाते हैं और जिस श्रेणी में जाते हैं, उसमें केवल एक रुपये की कमी की गई है लेकिन जो उच्च श्रेणी है, जिसमें बड़े लोग जाते हैं, सुविधासम्पन्न लोग जाते हैं, उसमें दो प्रतिशत भाड़ा कम किया गया है। इसलिए यह नहीं कहा जा सकता है कि यह जो बजट है, वह गरीबों के हित में है। इस मौके पर मैं यह कहना चाहूंगा कि अभी रेल मंत्री जी ने 50 रेलवे स्टेशन को अन्तर्राष्ट्रीय सुविधाओं से युक्त विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव किया है। उत्तर प्रदेश में लखनऊ, वाराणसी, कानपुर, आगरा कैन्ट और मथुरा इन्हीं स्टेशन को चयनित किया गया है जबकि बहुत से ऐसे रेलवे स्टेशन हैं जो धार्मिक दृष्टि से और औद्योगिक दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण हैं और आबादी की दृष्टि से , चाहे वह मेरठ हो, या फैजाबाद हो या गोरखपुर हो, पर्यटन की दृष्टि से देश और विदेश के लोग वहां पूजापाठ और दर्शन करने के लिए आते हैं लेकिन ऐसे आबादी वाले क्षेत्र को छोड़ दिया गया है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि ऐसे स्टेशनों को भी चयनित किया जाए।

इसी तरह से माननीय रेल मंत्री जी ने जो अपने बजट भाषण में चर्चा की है, इस बात की मुझे खुशी हो रही है कि आजादी के 60 सालों में इस देश में जिन लोगों की सरकारें बनीं, आज रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में उसको स्वीकार किया कि संविधान के हिसाब से अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति का जो आरक्षण कोटा था, वह पूरा नहीं किया गया है और उन्होंने बैकलॉग के माध्यम से जो रिक्तियां हैं, उन्हें पूरा करने का संकल्प लिया और इसके लिए विशेष अभियान चलाने का वायदा कर कहा कि मैं विशेष अभियान चलाकर तमाम रिक्तियों को पूरा करूंगी। लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि इसमें पिछड़े समाज का कहीं जिक्र नहीं किया गया है। पिछड़ी जातियां भी अनुसूचित जाति की तरह सामाजिक और आर्थिक रूप से मजबूत हो सके, ऐसा प्रयास करना चाहिए। मंडल कमीशन के तहत उनके लिए भी आरक्षण की व्यवस्था की गई है लेकिन रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने इस तरह का कोई संकेत नहीं दिया है कि उनके साथ किस तरह का व्यवहार किया जाएगा। बैकलॉग को पूरा करने के लए वर्ष 2007 में उत्तर प्रदेश की मुख्य मंत्री कुमारी मायावती जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी को एक पत्र लिखकर सिफारिश की थी कि केन्द्र की जितनी भी नौकरियां हैं, बैकलॉग के तहत उनके आरक्षण कोटे को पूरा किया जाए। मैं आज भी आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करूंगा कि सिर्फ रेलवे में ही नहीं बल्कि केन्द्र की जितनी भी नौकरियां हैं, जहां अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और पिछड़ी जातियों का आरक्षण कोटा पूरा नहीं हुआ है, बैकलॉग के तहत उसे पूरा किया जाए। इसी के साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अभी रेल बजट में 17 नयी रेल लाइनों को बिछाने का प्रस्ताव किया गया है। यू.पी. में केवल शाहगंज, ऊंचाहार, सुलतानपुर, अमेठी और सालौन को चयनित किया गया है। [r32]

कुशीनगर बौद्ध स्थल है, जहां देश और विदेश से लाखों की संख्या में लोग आते हैं, यहां रेल लाइन की कोई व्यवस्था नहीं है। रेल मंत्री जी इसका भी चयन करें और रेल लाईन बिछाने का कष्ट करें।

इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मैं आजमगढ़ क्षेत्र से चुनाव जीतकर आया हूं, यह अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अपनी एक पहचान रखता है। यह ऐसी धरती है जहां पंडित राहुल सांकृत्यायन जैसे लोग पैदा हुए, पंडित लक्ष्मी शंकर मिश्र जैसे साहित्यकार पैदा हुए, हरिऔध जी पैदा हुए। मैं 25 सालों से देख रहा हूं कि चाहे जिसकी भी सरकार रही हो लेकिन हमेशा आजमगढ़ से कभी छः, कभी सात और कभी आठ राज्य सभा और लोकसभा के सांसद होते रहे हैं। आज भी आजमगढ़ में राज्य सभा और लोकसभा के मिलाकर छः सांसद हैं। कई ऐसे प्रदेश है जहां पर इतने सांसद नहीं हैं। इसके बावजूद भी आजमगढ़ की उपेक्षा होती रही है। यह इंडस्ट्रियल बैल्ट है, मुबारकपुर और मऊ में रेशमी साड़ियां तैयार होती हैं। यहां से साड़ियां देश विदेश में भेजी जाती हैं लेकिन वहां कोई साधन नहीं है। हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहेंगे कि आजमगढ़ से मुम्बई, कोलकाता और चैन्नई तक, जहां आजमगढ़ के लोग देश के कोने-कोने में बड़े पैमाने पर रहते हैं इसलिए यहां गाड़ियां चलाई जाएं ताकि लोगों को किसी प्रकार की तकलीफ न हो।

रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने कहा कि हम रेल व्यवस्था को सुदृढ़ कर रहे हैं, सुधारने का काम कर रहे हैं, यात्रियों को ज्यादा सुविधा उपलब्ध कराएंगे, यात्रियों को भोजन बढ़िया किस्म का देंगे, रेलगाड़ी में जो चादरें बिछाने के लिए मिलती हैं, वह साफ सुथरी होंगी। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि अभी 3 तारीख को हमारे साथ 25 सांसद थे, बेनी बाबू जी भी ट्रेवल कर रहे थे। हम लोग स्टेशन पर बैठे थे, वहां गाड़ी छूटने वाली थी लेकिन वहां चार्ट नहीं लगाया गया था। वहां एक भी टीटी नहीं था। हम लोग वहां बैठकर इंतजार कर रहे थे कि अगर सूची लग जाए तो हम देखकर अपनी सीट पर बैठ जाएं लेकिन वहां कोई चार्ट नहीं लगाया गया। वहां गाड़ी छूट गई और हमें दौड़कर चढ़ना पड़ा जिसके कारण कई लोग जख्मी हो गए। जबकि यह व्यवस्था है , जब सांसद ज्यादा हो जाते हैं तो एक नया डिब्बा जोड़ देना चाहिए लेकिन उस समय डिब्बा नहीं जोड़ा गया। इसलिए हम अनुरोध करते हैं कि इस तरफ विशेष ध्यान दिया जाए ताकि सांसदों और आम जनता को किसी प्रकार की दिक्कत न हो।

अंत में मैं आप सभी का धन्यवाद करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह (मुंगेर): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। रेल मंत्री जी ने बजट पेश किया है। रेल बजट को पेश करने से पहले उन्हें काफी कम समय मिला। उन्हें एक या डेढ़ महीना ही रेल

मंत्रालय में आए हुआ था इसलिए मैं इस बजट पर नहीं जाना चाहता हूं लेकिन अगले साल जब मंत्री जी रेल बजट पेश करेंगी तो निश्चित तौर पर उनकी घोषणाओं की समीक्षा करेंगे।[r33]

लेकिन आज जब हम रेलवे बजट पर चर्चा करें तो इसके पहले भी पांच वर्षों तक इस देश मे यूपीए ने शासन किया है और उनके काम-काज का जो लेखा-जोखा है, वह आज छठे साल क्या परिणाम लेकर आया है, हम उस पर जरूर चर्चा करना चाहेंगे। हम सबसे पहले चर्चा करना चाहेंगे, माननीय रेल मंत्री महोदया ने रेल बजट के पैरा-4 में कहा है -

"रेलवे सरकार का वह चेहरा है, जो सबको दिखाई देता है और हमें इस पर गर्व है। महोदया, इस सम्मानित सदन के समक्ष खड़े होकर मैं एक प्रश्न पूछने की अनुमति चाहती हूं कि क्या रेलवे की परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यावहारिकता के पैमाने पर ही तौला जायेगा या फिर उन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से भी देखा जायेगा।"

यह उन्होंने कहा। उनके कहने का मतलब है कि रेलवे एक व्यावसायिक संगठन नहीं है, बल्कि उसका सामाजिक दायित्व है और सामाजिक दायित्व के आधार पर उसे देखा जाए। इसके बाद हम उनके पैरा 96 के भाषण को देखते हैं। उसमें उन्होंने कहा है -

"हर एक व्यक्ति अपना जीवन भली प्रकार गुजारना चाहता है। रेलवे एक ऐसा संगठन है जो वाणिज्यिक भी है और मानवीय संवेदनाओं से भी युक्त है। ये दोनों आपस में मेल खाते हैं और इस ओर ध्यान आकृष्ट करते हैं कि रेलवे एक व्यावसायिक संगठन नहीं है, बल्कि उसका एक सोशल ऑब्लिगेशन है और सोशल ऑब्लिगेशन के कारण रेलवे चल रहा है।"

इसके बाद रेल मंत्री जी ने अपने भाषण के पैरा दस में कहा है -

"अध्यक्ष महोदया, रेल मंत्री के रूप में अभी कुछ दिन पहले अपना कार्यभार संभालने के बाद मुझे समग्र यात्री सुविधाओं की बिगड़ती हुई स्थिति के संबंध में लगातार शिकायतों का सामना करना पड़ा है। इसलिए इन क्षेत्रों में दृष्टिगोचर सुधार करना मेरा प्राथमिकता होगी।"

पांच साल यूपीए के रेल मंत्री जी का जो शासनकाल था, उसकी ओर भी इन्होंने अपने बजट भाषण में संकेत दिया है कि पिछले पांच सालों में क्या होता रहा है। उन्होंने कहा है कि यात्री सुविधाएं, साफ-सफाई, रेलवे खानपान की गुणवत्ता, संरचना, सुरक्षा और समयपालन, ये पांचों प्वाइंट्स इन्होंने अपने इस वक्तव्य के बाद जोड़े हैं। हम क्या देखना चाहते हैं। पांच सालों में आपने क्या किया है। आपने रेल सुविधा के बारे में चर्चा की है। हम बताना चाहेंगे, अभी यहां माननीय रेल मंत्री महोदया नहीं हैं, लेकिन माननीय रेल राज्य मंत्री जी यहां मौजूद हैं, वह उन्हें जरूर तथ्यों से अवगत करायेंगे। आपने पांच सालों में क्या किया। अभी एक माननीय सदस्य, श्री मुत्तेमवार जी कह रहे थे कि भाड़ा नहीं बढ़ाया गया। मैं कहना चाहता हूं कि इस देश में जितनी ट्रेन्स थीं, जिनकी एक किलोमीटर की गति नहीं बढ़ाई गई, उन सारी ट्रेन्स को सुपरफास्ट कर दिया गया और उन सबका किराया सुपरफास्ट की दर से वसूला जाने लगा। अब बतायें कि रेल यात्री किराया बढ़ाया गया या नहीं बढ़ाया गया आपने तत्काल आरक्षण का दायरा इतना बड़ा कर दिया कि सारी ट्रेन्स के बर्थ्स तत्काल सेवा में चले गये और जनरल रिजर्वेशन में 15-20 बर्थ्स रह गये। तत्काल में आपने 150 रुपये ज्यादा चार्ज करने शुरू कर दिये। आपने इनडायरेक्टली पैसेंजर्स की पॉकेट से पैसा निकाल लिया। आपने नाक सीधे न छूकर घुमाकर छुआ और देश को पांच साल तक यह धोखा देते रहे कि हमने कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया। अब रेल मंत्री महोदया आ गई हैं, हम उन्हें बताना चाहते हैं कि आपने तत्काल आरक्षण के बारे में ऐलान किया और उसे 150 रुपये से घटाकर 100 रुपये कर दिया। यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन आप तत्काल रिजर्वेशन के कोटे को भी घटाइये। तत्काल में आपने बता दिया है कि कितने दिनों के लिए चाहिए, उनका सौ की जगह दस करिये। सारे सुपर फास्ट का आप घटाइये। पैसेंजर्स एमेनिटीज के नाम पर ये सारे घपले होते रहे हैं। इसलिए जो कुछ रेल मंत्री महोदया ने कहा है, पैसेंजर्स एमेनिटी में हम उसे मानते हैं कि यह एक क्रांतिकारी कदम है[BS34]।

15.00 hrs.[s35]

हम मानते हैं कि इसमें सुधार लाने का प्रयास किया है क्योंकि वह गरीबों के लिये संघर्ष करके सड़कों पर मार खाकर लड़ती हुई यहां तक पहुंची हैं। उन्हें गरीबों का ध्यान है और उनके प्रति उन्हें लाभ पहुंचाने की दृष्टि से कुछ कदम उठाये हैं। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ऐसे कई और मामले हैं जिनके द्वारा रेल सुविधायें यात्रियों की पॉकेट में लाई जा रही हैं। मैं चाहूंगा कि आप उन मामलों में सुधार जरूर करिये और इस दिशा में प्रयास करिये।

उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने 100 वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन्स बनाये जाने की बात कही है, अच्छी बात है। मैं जानना चाहता हूं कि उस वर्ल्ड क्लास स्टेशन का मॉडल क्या होगा? अगर कोई आदमी होटल या घर बनाता है तो पहले उसका नक्शा तैयार करता है। उसके बाद ही आदमी को पता चलता है कि उस घर या होटल का रूप कैसा होगा। मैं रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि जब आपने 100 ऐसे वर्ल्ड क्लास स्टेशन्स बनाने की बात कही है तो पहले उसका एक मॉडल बनाईये, इस देश के सामने उसे पेश करिये, तब हम मानेंगे कि वर्ष 2010 या 2015 तक इस तरह का वर्ल्ड क्लास स्टेशन होगा जिसे देश को समर्पित करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, जब रेल मंत्री जी ने बजट पेश किया तो पुराने रेल मंत्री जी टोका-टाकी करते रहे। यह उनकी पुरानी आदत रही है। वह बोलते रहते हैं। पिछले पांच सालों में वह घोषणाओं के मंत्री रहे हैं। जब चुनाव का समय आया तो उन्होंने टी.टी.एम की परिभाषा विकसित की - ताबड़ तोड़ मालिश । पिछले पांच वर्षों में इतने शिलान्यास नहीं हुये जितने चुनाव के पहले के दिनों में हुये। हमने इस टी.टी.एम. की

परिभाषा को बदलकर टी.टी.एस कह दिया - ताबड़ तोड़ शिलान्यास। मैं रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि इस बारे में जरुर चर्चा करें।

उपाध्यक्ष महोदय, माननीया रेल मंत्री जी ने एक बहुत अच्छी बात कही कि सरकार पिछले पांच सालों के रेल कार्यों के बारे में एक श्वेत पत्र लायेगी। इस देश को पिछले पांच सालों में बरगलाया गया कि रेल विभाग को 75 हजार करोड़ रुपये का फायदा हुआ है, कभी कहा गया कि 90 हजार करोड़ रुपये का फायदा हुआ है। मैनेजमेंट के माध्यम से लोगों को बरगलाया गया, उन्हें गलत सूचनायें दी गई। इसलिये आज देश भ्रमित है कि देश में रेलवे की वास्तविक आर्थिक स्थिति क्या है? आज रेलवे कहां खड़ा है, यह देश जानना चाहता है। माननीय रेल मंत्री जी ने जो ऐलान किया है कि वह श्वेत पत्र लायेंगी, यह कदम स्वागत योग्य है। हम आशा करते हैं कि देश के सामने जल्द से जल्द श्वेत पत्र लाया जायेगा और हम उसकी मांग भी करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, माननीया रेल मंत्री जी ने पी.पी.पी. मॉडल की बात भी कही है। हम इस बात का विरोध नहीं करते लेकिन आप इस बात से सहमत होंगे कि इसकी कंस्ट्रक्शन कामर्शियल हो जाती है। जब तक वह लगातार नहीं हो पायेगा, तब तक हम इनवैस्टमेंट नहीं करना चाहेंगे। हम आपसे आग्रह करना चाहेंगे कि इस पर कैसे नियंत्रण रखेंगे, इस पर आप जरूर विचार कर लें क्योकि रेलवे की जो बची हुयी जमीन या सम्पत्ति है, अगर उसका उपयोग व्यावसायिक करना चाहते हैं, उसमें उसका दुरुपयोग न हो, इसका सेफगार्ड जरूर करिये। हम उस घोषणा का विरोध नहीं कर रहे हैं लेकिन आपसे आशा करते हैं कि आप उसके सेफगार्ड्स का जरूर ध्यान रखियेगा कि उसके आधार पर उसका व्यावसायिक उपयोग न करें क्योंकि ऐसा पहले हुआ है।[s36]

महोदय, हम आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया के ध्यान में लाना चाहते हैं कि रेलवे की कई जगह सम्पत्ति और जमीन है। रेलवे, राज्य सरकारों के माध्यम से जमीन लेती है, रेलवे की कोई अपनी सम्पत्ति या जमीन नहीं है। रेलवे की कई परियोजनाओं में, स्टेशनों पर, दिल्ली और बम्बई में पिछले पांच वर्षों में यह हुआ कि जो सरप्लस लैंड्स थीं, उनकी बिडिंग करके कामर्शियल यूज के लिए प्राइवेट लोगों को दे दिया गया। वे लोग उसमें मल्टीप्लेक्स बनाकर धंधा कर रहे हैं, बिजनेस कर रहे हैं। यह पिछले पांच सालों में हुआ है। हम आपसे यह आग्रह करेंगे कि उन एलाटमेंट्स में पारदर्शिता है या नहीं, वे एलाटमेंट्स सही ढंग से और पूरी पारदर्शिता के साथ हुए हैं या नहीं, आप इसकी जांच जरूर कर लें। जब आप सदन में उत्तर देंगी तो यह जरूर कहें कि आप इनकी जांच कराएंगी। हम लोगों को यह जानकारी है और हम यह आशंका व्यक्त कर रहे हैं कि इसमें करोड़ों रूपये का घपला हुआ है। हम आपसे यह आग्रह करते हैं कि आप उस घपले पर नजर डालिये और उस पर नियंत्रण कीजिए।

कुमारी ममता बनर्जी : श्री राजेश रंजन जी, अगर आपके पास ऐसी कोई जानकारी है, when you are raising a matter, आप लैंड में कुछ करप्शन की बात कह रहे हैं कि लैंड में ऐसा कुछ हुआ है, क्या आपके पास ऐसी कोई जानकारी है? अगर है, तो आप हमें जरूर वह जानकारी दीजिए। I will certainly take care of that. मैं आपसे एक बात और कहना चाहती हूं कि रेलवे की लैंड किसी को भी इंडीविजुअल बिजनेस करने के लिए नहीं दी जाती है। रेलवे लैंड पर तो रेलवे का प्रोटेक्शन है। हम अपने वर्कर्स को पूरी तरह गवर्नमेंट के साथ रखेंगे। We are not going to corporatize our railway or any thing. हम इसके लिए यह करेंगे कि जैसे हमारा वर्ल्ड क्लास स्टेशन है तो हम इसको रूपया कैसे देंगे, जो ऑपरेशन पार्ट है, जो रेल का देखभाल करने का पार्ट है, जैसे पैसेंजर एमिनिटीज, क्लीनलीनेस, फूड आदि उन्हें तो डिपार्टमेंट ही देखेंगे, लेकिन जैसा कि हमने बोला है कि अगर इनमें कोई मल्टीटाइप आफ एक्टीवीटिज होगा, चाहे पार्किंग सेंटर हो, चाहे बजट होटल हो, चाहे मार्केटिंग कॉम्पलेक्स हो, तो इनको प्राइवेट कर सकते हैं, लेकिन इनसे हमें जो रूपया प्राप्त होगा उससे हम इंटरनली रेलवे को स्ट्रेंग्थेन करेंगे।

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह : महोदय, जो आपने कहा, वह ठीक है, लेकिन हमारे कई और सवाल हैं जो हम आपको बता रहे हैं। इन बिन्दुओं से संबंधित मेरे पास जो सूचनाएं हैं उनसे हम आपको इस आशा के साथ जरूर अवगत कराएंगे कि आप विस्तृत तौर पर उनकी जांच कराएंगी। कैश सरप्लस का बहुत बड़ा जगलरी चल रहा है। रेलवे का वर्ष 2007-08 घोषित 17,182 करोड़ रूपया है, वर्ष 2008-09 का 9,803 करोड़ रूपया है और वर्ष 2009-10 में 6,644 करोड़ रूपया है। आपके बजट के एक्सप्लेनेट्री मेमोरेंडम में डिविडेंट के बाद 20,103 करोड़ रूपया वर्ष 2007-08 में है। वर्ष 2008-09 में 14,609 करोड़ रूपया है और वर्ष 2009-10 के इंटरिम बजट में 13,542 करोड़ रूपया है और 8,772 करोड़ रूपया मेन बजट में है। अगर ये दोनों फिगर सही हैं तो यह फिर यह घपला कहां है? अगर ऊपर की फिगर सही है तो नीचे की फिगर गलत है और अगर नीचे की फिगर सही है तो ऊपर की फिगर गलत है। यह सारा एकाउंटिंग का जगलरी है। मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि कैश-सरप्लस का कम्प्यूटिंग नहीं हुआ। आप इस कम्प्यूटिंग को चैक कराइए। जब आप व्हाइट पेपर लाएंगी तो आप इन तथ्यों को भी उसमें रखिए। एप्रोप्रिएशन ऑफ डीआरएफ, इंक्ल्यूडेड नहीं है, इंटरेस्ट ऑफ फंड, बैलेंस रिसीट में तो लिया गया, लेकिन एक्सपेंडीचर में नहीं है और लीज चार्ज का अंडरस्टैंडिंग दिखाया नहीं गया, अंडर स्टेटमेंट दिखाया गया है। ये सारी चीजें जगलरी हैं। हम आपको यह सिर्फ उदाहरण के तौर पर बता रहे हैं कि जब आप व्हाइट पेपर लायें तो इसमें पांच साल का विवरण दें।

महोदय, यह कहा जाता है कि यू.के. और विदेशों में कई ऐसे ट्रस्ट हैं, जहां आप कुछ न कुछ डोनेशन दीजिए और वहां से जो मन करे डाक्टरेट, महाडाक्टरेट और उसके ऊपर भी कोई डाक्टरेट है तो वह डिग्री भी खरीद लीजिए। ये सब जगलरी पिछले पांच साल में होती रही हैं। यह सब भ्रम फैला हुआ है। मैडम, आपने जो व्हाइट पेपर की बात कही है, वह स्वागतयोग्य है। इस व्हाइट पेपर से पूरा देश, रेलवे की स्थिति से अवगत होगा। आपने अपने रेल बजट के भाषण में पैसेंजर एमिनिटी, सोशल ओब्लिगेशन की बात कही है।[C37]

आप एक बात बताइए कि रेलवे सेफ्टी फंड के बाद जो रेलवे ट्रैक बदला गया, उस पर अगर एक्स्ट्रा लोड बढ़ाया गया, उस एक्स्ट्रा लोड के बढ़ाने से रेलवे पैसेन्जर्स की सेफ्टी पर कंप्रोमाइज़ हुआ या नहीं? अगर रेलवे पैसेन्जर्स की सेफ्टी पर कंप्रोमाइज़ हुआ तो रेलवे कामर्शियल आर्गनाइज़ेशन हो गया, सोशल आर्गनाइज़ेशन नहीं रहा। हम आपसे कहेंगे कि रेलवे के एक्स्ट्रा लोडिंग को बढ़ाने का जो निर्णय हुआ, उस पर भी आप पुनर्विचार करिये और उस पर भी जांच बैठाइए कि किसके आदेश से एक्स्ट्रा लोडिंग बढ़ाया गया और रेलवे की पैसेन्जर सेफ्टी के साथ कंप्रोमाइज़ किया गया। सरप्लस लैन्ड्ज़ के संबंध में हमने आपको बताया। आप ज़रा जांच करिये और अपने निगरानी विभाग को

पूछिये कि रेलवे में जो ग्रुप डी के अपाइंटमैंट में इतना बड़ा घपला हुआ कि जिसकी आप कल्पना भी नहीं कर सकती हैं। आप गरीब परिवार से आती हैं, आप गरीबी से लड़कर यहां आई हैं। गरीबों के नाम पर हमने वोट लिया है। शरद यादव जी यहां बैठे हैं, हम सब लोगों ने प्रधान मंत्री को जाकर इतने डॉक्युमैंट्स दिये, रजिस्ट्री हुई। जिन गरीबों को ग्रुप-डी में नौकरी दी गई, उस गरीब की दो-चार या पांच कट्ठा ज़मीन लिखवा ली गई, उसकी रजिस्ट्री करा ली गई और इसके सारे ओरोजिनल डाक्युमैंट्स हमने शरद जी के साथ प्रधान मंत्री जी को सौंपे। हमें आश्चर्य हुआ यह जानकर कि जब हमने प्रधान मंत्री जी को यह सौंपा तो उसके कुछ दिन के बाद रेलवे के निगरानी विभाग की चिट्ठी आई कि हम उसकी जांच कर रहे हैं। रेलवे के बड़े लोगों के बारे में रेलवे का निगरानी विभाग कैसे जांच करेगा, हमें यह बात समझ में नहीं आई। आज स्थिति बड़ी बदली हुई है। हम मंत्री महोदया से आग्रह करेंगे कि आप निगरानी विभाग को बुलाकर उसकी समीक्षा करें और अपने नियंत्रण में, अपनी देख-रेख में एक-एक आदमी का सारा प्रमाण हमने दिया है। आप फिर कहेंगी, हम दोबारा आपको प्रमाण देंगे। आप उसकी जांच कराइए। हम नौकरी देने का विरोध नहीं करते। 500 लड़कों को नौकरी मिल जाए। गरीब लड़कों को अगर कोई नौकरी कोई देता है तो हम उसका विरोध नहीं करते हैं, हम उसके विरोधी नहीं हैं। लेकिन गरीबों को नौकरी देने के नाम पर उसके परिवार की चार-पांच कट्ठा ज़मीन लिखवा ली जाए और तब उसको नौकरी दी जाए, हम इसका विरोध करते हैं। इस घपले को आप बंद करिए, यह हम रेल मंत्री महोदया से आग्रह करना चाहते हैं।

इसके अलावा हम बिहार के बारे में चर्चा करना चाहते हैं। बिहार में कई परियोजनाएँ हैं जो पुरानी परियोजना है। एक तो मैंने कहा कि टीटीएस हुआ। चुनाव के समय ताबड़तोड़ शिलान्यास हुए। दो-चार हज़ार शिलान्यास हो गए बिहार में एक-दो महीने के अंदर। हम आपसे यह जानना चाहेंगे कि जिन योजनाओं का शिलान्यास हुआ, उनकी वास्तविक स्थिति क्या है? वह सैंक्शन हुई या शिलापट्ट लग गए, यह आप ज़रूर सदन को बताएं। इस रेल बजट के उत्तर के समय तो शायद आप उतना नहीं बता पाएँगी लेकिन बिहार की योजनाओं के बारे में अलग से एक स्टेटमैंट जरूर दीजिए। इसके अतिरिक्त कई योजनाएँ पहले से स्वीकृत हैं जो अधर में लटकी हुई हैं। वे योजनाएँ पूरी नहीं हो रही हैं। आपने बजट में नई योजनाओं की घोषणा तो नहीं की है लेकिन जो पुरानी योजनाएँ चल रही हैं, वे योजनाएँ समय के भीतर पूरी हों, इसके लिए आप व्यवस्था और धन मुहैया जरूर कराएँगी, यह हम आपसे आशा ज़रूर करते हैं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र मुंगेर में एक रेल ब्रिज है जिसका शिलान्यास माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया जब वे प्रधान मंत्री थे। वर्ष 2009 में उसको पूरा हो जाना था लेकिन देखा कि चुनाव के समय वर्ष 2008 में रेल मंत्री फिर जाकर उसका शिलान्यास कर रहे हैं। जिसको वर्ष 2009 में पूरा होना था, फिर उसका वर्ष 2008 में रेल मंत्री शिलान्यास कर रहे हैं। यह टीटीएस का पार्ट था। हमारे यहां जो जमालपुर का रेल कारखाना है, वह सबसे पुराना रेल कारखाना है। उसका पुनरुद्धार करिए, उसको रीहैबिलिटेट करिये, उसका मॉडर्नाइज़ेशन करिए, यह हम आपसे अपील करते हैं। [b38]

कोसी का इलाका शरद यादव जी के क्षेत्र में पड़ता है। मधेपुरा में इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव वर्क्स कारखाने की घोषणा की गई थी। हमें यह मालूम नहीं है कि वहां ईएलडब्ल्यू का कारखाना बनेगा अथवा नहीं। मेरे मन शंका इसलिए पैदा हुई क्योंकि जहां कारखाना बनना है, वहां की रेलवे लाइन ही इलैक्ट्रिफाइड नहीं है। ऐसे में जो इंजन बनकर निकलेगा, उसका टेस्ट कहां होगा? वह फैक्ट्री से बाहर निकल ही नहीं सकेगा। हम आपसे चाहेंगे कि आप उस लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन करवाइए। मधेपुरा, जो कि शरद यादव जी का निर्वाचन क्षेत्र है, वहां इस कारखाने का काम अवश्य शुरू होना चाहिए, इसे आप निश्चित करने का काम कीजिए।

महोदय, कई लाइनें बाढ़ में क्षतिग्रस्त हो गई हैं, जिनमें मुरलीगंज की लाइन भी है। जिसे फिर से रिहेबलिटेट करवाइए। आपने बजट में जो कुछ प्रस्तुत किया है, उसकी हम अगले बजट के समय समीक्षा करेंगे। आपने जो घोषणाएं की हैं, उनके लिए हम आपको बधाई देना चाहते हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ हम अपनी बात समाप्त करते हैं।

-

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR (BANGAON): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget, 2009-10 presented by the hon. Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee on 3rd July, 2009.

It is a complete and comprehensive Budget because it has covered all round development in the railway services of our country. It has taken care of interests of the common people. The hon. Railway Minister has not increased the passenger fares. She has also proposed introduction of a number of non-stop trains. It has been done for the first time in our history. I whole-heartedly welcome this proposal.

Sir, she has also attempted to provide safety and security to the railway passengers, especially to the women. It is a pro-people Budget. It is absolutely splendid, unique and unparallel Budget. It provides facilities to the young, to the poor, to the downtrodden and to the disadvantaged classes of people like farmers, minorities and women. It has also given some focus on the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people in the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe areas in the country. Therefore, it is the best possible Budget in the present circumstances, which is based on the ground realities.

The hon. Railways Minister has attempted to take over and breathe new life in the Burn Standard and Braithwaite. This is also a good

news for us.[r39]

This is also a special remarkable step taken by her.

I also congratulate the hon. Railway Minister for Special Recruitment Drive to fill up the vacancies of Scheduled Caste, Scheduled Tribe and Physically Handicapped persons. The hon. Minister has announced Travel Fast Trains. Sir, 12 Duronto trains, which will be faster than the Rajdhani trains, will move throughout the country. Sir, 375 Adarsh stations will be developed and these will have full of basic passenger amenities like arrangement of drinking water, clean and adequate toilets, catering services and waiting rooms, especially for the women.

The Minister has also taken some steps and given some proposals. Fifty stations are going to be developed as world class stations. A new factory to manufacture 500 railway coaches per year at the Kanchrapara-Halisahar Railway Complex, where railway land is available, is proposed. There is also a new scheme, which is called 'Izzat' scheme. Under this scheme, a monthly season ticket of Rs.25/- would be available for those persons from unorganised sector whose monthly income is up to Rs.1,500/- only.

The Railway Budget touches all sections of people. Daily commuters at various stations, at various places seem to be happy with the proposals made by the Union Minister of Railways, Miss Mamata Banerjee, in the Railway Budget for 2009-2010. Women are pleased with the Railway Budget as there is scope for separate trains only for ladies during the peak office hours. This is a timely action taken by the Railways.

The Metro Railway employees will be satisfied with this proposal that the hospital near Tollygunge Railway Station will be upgraded. At present, it consists of 30 beds and it will be upgraded to 75 bed hospital.

Sir, the Minister has also proposed to open seven Nursing Colleges on railway land at Delhi, Kolkata, Mumbai, Chennai, Secunderabad, Lucknow and Jabalpur. This is also a good gesture. Medical colleges are planned to be established attached to existing railway hospitals. Basumati Sahitya Mandir, a great institution, will be taken over, if the State Government hands it over to the Railway Department.

Now, I wish to give some proposals to the hon. Minister that 12-coach train in the local train service may kindly be provided or introduced, especially in Sealdah Section, from Sealdah to Bangaon, Sealdah to Canning, Lakshmikantapur, Budge Budge, Krishnagar, Ranaghat and Kalyani. I also have a request to the Minister. She has introduced some new lines for the Sunderbans people. Sunderbans was absolutely demolished and devastated during the Aila devastation on 25th May, 2009. More than 60 lakh people were rendered homeless and destitute. At this time, our hon. Railway Minister has announced some schemes, some new railway lines, for the areas of Sunderbans like Canning to Gosaba via Basanti, Joynagar to Raidighi, Mandir Bazar to Ramganga and Namkhana to Bakkhali. All these are connected with the remote villages of Sunderbans to provide transport facilities. In this way, the hon. Minister has to consider my request by giving some facilities in my constituency also.

But in the border areas of Baghda and Swarupnagar, two new railway lines have been given from Bangaon to Baghda and Machlalandapur to Swarupnagar. In this way, the Minister has done a lot of things. I also request the Minister that all halt stations in India should not be withdrawn and they must be maintained properly. They have to be developed in due course of time.[m40]

Sir, the monthly allowance for the running staff like Guards and Drivers is to be increased to Rs. 500 as their service is full of risk. I request the hon. Minister of Railways to look after the demands of the running staff.

I thank you, Sir, for giving me the chance to speak for the first time.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Basu Deb Acharia to speak.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, you will have to control the hon. Members. ...(*Interruptions*) The Railway Budget that has been presented by the hon. Minister of Railways does not show any innovative measures to combat and overcome the difficulties and the problems that the Indian Railways is confronted with. The impact, rather adverse impact, of the economic slowdown is already there in the Railways and there has been deceleration in the freight traffic. In the year 2008-2009 the Railways could not achieve the target of 850 million tonnes. That was the most conservative target.

Sir, there are no measures in these Budget proposals to overcome these difficulties. What is needed today in Indian Railways is to increase its efficiency, to increase its carrying capacity so that Railways can earn more and more revenue and have more and more

investment for the development of Railways and for expansion of railway network.

Today there are many, many areas which are not connected with Railways. There is a need for a national debate. We have been arguing since many, many years that Railways is not only a commercial organization but it has also a social obligation. If the projects are sanctioned strictly on commercial basis that the rate of return should not be less than 14 per cent, then many areas in Jharkhand, in Chhattisgarh, in the North-East, in Bihar, in Uttar Pradesh and in Uttarakhand and even in some parts of West Bengal also will remain unconnected and the people of that area will be deprived of fruits of development.

There is an intrinsic relation of railway infrastructure with development. If there is no Railways you cannot think of industrialisation and economic development. There are some areas which are still remaining unconnected and it is because the railway services could not be provided in that area. Railway are not for going from one place to another place. There is a close and intrinsic relationship among development, industrialisation and with railway infrastructure. There is a need for change in the mindset of the Railway Board, Ministry of Railways, Planning Commission and also the Government of India. We do not find any reflection here in the Budget. A project which is not economically viable where the rate of return is 11.5 per cent is still lying with the Planning Commission. [k41]

The entire alignment of Jhargram-Purulia line is in the tribal-dominated area of West Midnapore. She has proposed a new line in that area, that is, Salboni-Jhargram *via* Lalgarh, Belpahari. But the alignment of Jhagram-Purulia line is almost in that tribal-inhabited under-developed area where there is no railway line or railway facility. Like Raniban, which is now within my constituency after delimitation, Raipur is also in my constituency where majority of the population is tribal. Then, you know that in Burdwan, 56 per cent population is tribal, which comes under the district of Purulia. ...(*Interruptions*) Then, Manbazar II line will be having 132 kilometres in the tribal areas of three districts, but still I do not find any mention of this project in this Railway Budget. ...(*Interruptions*)

Mr. Deputy-Speaker, Sir, by constructing only 35 kilometres, the distance would be shortened by 45 kilometres from Howrah to the district headquarters of Birbhum-Siuri. I am talking of the Prantic-Siuri line. These two projects were announced by the Railway Minister in his Interim Budget, but these two projects have not found place in this year's budget proposals.

There is lack of development in the case of Railways not in the recent years, but for many years. We had 53,576 kilometres of railway track in 1950-51 and today we have 63,225 kilometres. What is the rate of expansion of the railway network in our country after Independence? What are the reasons? China had only 11,000 kilometres of railway track in 1949 and today they have 76,000 kilometres of railway track. Why are we lagging behind? This is because of less budgetary support. Today, despite Rs. 5,000 crore increase, it does not cross even 30 per cent while earlier the budgetary support was 75 per cent. So, it has come down from 75 per cent to less than 30 per cent today. So, the Railways are not getting proper attention of the Government of India while the Railways require more and more investment into it.

What is the requirement of the Railways? How can the efficiency of the Railways be increased? Today we are still having age-old signaling systems. We have different kinds of signaling systems. Even after spending Rs. 7,000 crore under SRSF, Special Railway Safety Fund, inter-signalling system has not been modernized. You can still find at a number of places age-old signaling systems. How can we have an efficient railway system? Today, the average speed of a freight train is 26 kilometres and the average speed of a passenger train is only 46 kilometres and we are dreaming of Duronto.[SS42]

The strengthening of the track is required. Sir, similar type of train was announced or thought of 12 years back in 1996, that is, a non-stop train from Howrah to Kolkata ...(*Interruptions*) and one non-stop train from Howrah to New Delhi in 12 hours. ...(*Interruptions*) It would start from Howrah at 8 o'clock in the night and reach New Delhi at 8 o'clock in the morning. Similarly, it would start from New Delhi at 8 o'clock in the night and reach Howrah at 8 o'clock in the morning. But the track condition has deteriorated with this track condition and after allowing to carry more than the carrying capacity, that is, to the extent of 6-10 tonnes.

Sir, there was an accident in the State of Orissa in Jajpur. I visited that site just one day after the accident as I wanted to find out what might be the reason for the accident. There was no overshooting of signal, and nobody said this. I am saying this because whenever an accident takes place, the first reaction is that it is human failure, that is, failure because of the driver; failure because of the switchman; failure because of the guard; and failure because of the operating staff like Station Master, etc. But nobody commented or made any statement after this accident that the accident was because of human failure.

I could find out that it was because of deteriorating track condition because that section was heavily saturated. By allowing to carry more than the carrying capacity, it has damaged the track. Today, we are having long-term damage of the track system to earn short-term profit. Is it possible with this track? I am asking this because some of the sections have become saturated. How can we introduce more and more trains -- in order to realize the capacity -- unless we increase the line capacity? We can introduce and announce new trains to the extent of 57 in number, but we do not find the reflection in the acquisition of rolling-stock programme.

What is the increase in the acquisition of passenger coaches? Is there a commensurate growth in case of passenger coaches with passenger traffic? At a time when there is a growth in the passenger coaches to the extent of 135 per cent, the growth in the

passenger traffic is to the extent of 165 per cent. Therefore, what is required today is manufacturing of more and more coaches, and the augmentation of existing capacities, which is today with Perambur Integral Coach Factory or the Rail Coach Factory, Kapurthala along with new coach factory coming up at Rae Bareli for conventional coaches. I also welcome it because I had suggested that Kanchrapara workshop can be utilized for the manufacturing of EMU coaches. Now, there is a proposal to have a separate State-of-the-art EMU coach manufacturing or MEMU coach manufacturing workshop at Kanchrapara.[r43]

Sir, the Railway Minister has given one Power Plant to my Constituency, to my area, Adra. She has stated that it is a tribal area, and the tribal population is 18 per cent. For setting up a 1,000 MW Power Plant, you need 1,000 acres of land. I tried to find out as to how much railway land is available. Railway land is available to the extent of 300 acres. There is a Territorial Army Camp there, and that has to be dismantled. Moreover, afforestation has been done on that railway land. The Forest Department of the State Government and the Railways have jointly developed a beautiful forest there. So, lakhs of trees will have to be cut, and only then land can be made available. We will, however, definitely cooperate because Purulia is a very small District in the State of West Bengal.

Today, you will be surprised to know that one large Thermal Power Plant is coming up under Damodar Valley Corporation. ...(*Interruptions*)

SHRI VILAS MUTTEMVAR : If you do not want, it can be given to somebody else.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I want, but what is required is, there is a Wagon Repair Shop ...(*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : आचार्य जी, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : कैसे समाप्त करेंगे? उन्होंने इंटरप्ट किया है। आप हमें थोड़ा-बहुत समय दीजिए, हम जल्दी समाप्त कर देंगे।...(व्यवधान) सब रातभर बैठेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : आप रातभर बैठेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : हम भी रहेंगे। हमें इधर बैठना है। हमें तो मदद करनी है।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : हमारे 4-5 महत्वपूर्ण प्वाइंट्स हैं। हम ज्यादा समय नहीं लेंगे। आपने देखा होगा कि हमारा बहुत समय ले लिया गया है।

There is a Wagon Repair Shop. The South Eastern Railway has prepared a report and that report has been submitted -- but it is gathering dust in the Railway Board − for manufacture of wagons at the Wagon Shop. With a little investment or with a little expansion of the Shop, at least, 300 to 400 wagons can be manufactured in that Shop. There is an abandoned Steam Loco Shed. The entire Division is now electrified. There are a large number of MEMU trains. I was there when the first MEMU train between Asansol and Burdman was inaugurated. I was to inaugurate that train in 1993, when I was not the Chairman of the Standing Committee at that point of time. Since then, the number of MEMU rakes has been increased. That abandoned Steam Loco Shed can be converted into a MEMU Maintenance Shed because there is no MEMU Maintenance Shed at Adra Division. MEMUs are maintained at Kharagpur MEMU Maintenance Shed and thereby proper utilization of MEMU rakes is not being made.

So, I am not opposing the Power Plant; I am welcoming it, and I will definitely cooperate in the acquisition of land. Land is being acquired for three Power Plants − one for DVC, and two are under private sector.

Now, coming to the other proposals mentioned in the Budget, 50 stations are being upgraded into world-class stations. During Laluji's time, it was 15; now, it has gone up to 50, and the upgradation of all the 50 stations will be taken up under PPP (Public-Private Participation) mode. Station building is not only a building, operations of trains, both passenger and freight, are done from the Station building.

KUMARI MAMATA BANERJEE: The Operations Department will do it.

SHRI BASU DEB ACHARIA : It means the core activities of the Railways will be handed over to the private sector.[r44] There are two dedicated freight corridors. How much land is to be acquired? We are going to have industrial hub. I do not know where these dedicated freight corridors will come. These dedicated freight corridors are for carrying container traffic, double-decker container traffic, double State container traffic.

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM): Are you not wanting it?

SHRI BASU DEB ACHARIA : I want dedicated freight corridors. Shri Chidambaramji, in their Cabinet, they decided that a dedicated

freight corridor would be from Ludhiana to Somnagar. Shri Ram Vilas Paswanji, the then Railway Minister was inquiring as to where Somnagar is. I told him to ask Shri Laluji. We used to extend support to the UPA Government. We fought in this House and got it extended to Kolkata. Now it has been decided that the first phase would be up to Dankuni. Dankuni should be connected with the metro railway by constructing a bridge over River Ganga. Now, more than 30,000 acres of agricultural land, prime land has to be acquired, where there will be "*Maa Maati and Manush"*. How much land is required?

KUMARI MAMATA BANERJEE: Shri Achariaji, will you yield for a moment?

SHRI BASU DEB ACHARIA : It will not be constructed on a railway land because we have examined it. How much land will be required?.

उपाध्यक्ष महोदय : बसुदेव जी, आपको मैंने पांच मिनट बोलने का समय दिया था। अब आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

कुमारी ममता बनर्जी: मा माटी मानुष इसलिए बोला है कि हमारी रेल में....

SHRI BASU DEB ACHARIA : Railways are the biggest landlord after Defence.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Yes, you raised one question. I know, I cannot satisfy you, but I will try my best.

Railways will go for a dedicated freight corridor both for Western Railways and Eastern Railways also. We will provide the railway land. रेलवे फ्रेट कॉरीडोर करेगा, लेकिन उसके साथ जो इंडस्ट्रियल हब्स वगैरह होंगे, जिन्हें गवर्नमैंट ने डिसाइड किया है, उसमें क्या एतराज है। It is not like Singur and Nandigram. Please do not raise all these questions. We are not going to acquire land by using threat. â€¦ (*Interruptions*) इंडस्ट्रियल हब्स के लिए लैंड की जरूरत होती है। वह तो लम्बा है।फ्रेट कॉरीडोर के लिए कितनी लैंड की जरूरत है। दस लाइन में ज्यादा लैंड की जरूरत नहीं होती।

SHRI BASU DEB ACHARIA : Where will be "*Maa Maati and Manush"*? Wherefrom 30,000 hectares of prime agricultural land would be acquired? You will be surprised that there is one station which is being upgraded. Nanur is not at all a railway station. Nanur is in Birbhum district. The people of Nanur can get into train, they can avail the train facility at Innaha. But there is no station at all. About 53 projects have been announced till now. ...(*Interruptions*)

There is one project from Bishnupur to Mukut Manipur. That is being constructed from Chatna to Mukut Manipur...(*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude Shri Achariaji.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Generally, Bankura people are well behaved. ...(*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : यहां झगड़ा मत कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): No one can oppose him. This is the definition. ...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : When he was speaking, nobody disturbed him.[NR45]

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Why do you always get up?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Acharia, please conclude. I now call Mr. Pinaki Misra.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, I have not finished my speech. Let me conclude.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have taken more than the allotted time. आप लोग आपस में बात कर रहे हैं, ऐसे तो नहीं होता है।

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, there is a project Bishnupur-Mukutmanipur where a line is being constructed. I do not know how. Maybe it is different alignment, Goda, Taldangra, Khatra and then Mukutmanipur. Why do people from Singur have to go to Nandigram and *vice versa*?

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BAHARAMPUR): What is the harm of it?

SHRI BASU DEB ACHARIA : If there had been a chemical hub at Nandigram and the Nano manufacturing plant at Singur, people would not have had to travel from one place to another.

Survey has not been done in the case of two-three projects. Survey is being undertaken and it is included for survey.

उपाध्यक्ष महोदय : आचार्या जी, आप कनक्लूड कीजिए।

SHRI BASU DEB ACHARIA : In my long years in this House I have not seen so many surveys. I would like to know from the Minister as to how many surveys have been conducted and how many reports have been submitted to the Railway Board and gathering dust. Survey from Bankura has been completed. It is not being considered.

उपाध्यक्ष महोदय : आचार्या जी, आपकी बात पूरी हो गयी है। अब आप कनक्लूड कीजिए।

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am concluding, Sir, I will take two minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Your two-minutes are too long.

SHRI BASU DEB ACHARIA : There is need to increase the frequency of suburban trains but that has not been done. For increasing the number of coaches from nine to twelve all the platforms have to be elongated. I welcome this move. After many years of our struggle for establishment of two terminals, three years back, plan and estimates had been submitted by the South Eastern Railway for Majerhat terminal. Majerhat should be made the terminal station of South Eastern Railway by constructing a road-cum-rail bridge over Hooghly. Three years back the estimate was Rs.1600 crore. I support the Salgola terminal also. When Mumbai has a separate terminal for suburban trains, why cannot Kolkata have a separate terminal for suburban trains?

SHRI ADHIR CHOWDHURY : It is proposed.

SHRI BASU DEB ACHARIA : It has been proposed, good. Only two years back the proposal came from the Eastern Railway. Along with these two terminals, there is a need for a terminal at Santragachi. Railway land is available there and that land can be developed to create a bus terminal and taxi stand. After that is done, long-distance trains can stop at Santragachi; passengers can get down at Santragachi; and avail those means of transport and go to Kolkata.

Sir, I would say that what is required to be done has not been reflected in the Railway Budget.

*SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate the Hon'ble Ministr for Railways for not hiking the passenger fares and the freight rates. On behalf of the people of Karnataka as well as from my Constituency i.e. Bangalkot I once again congratulate for giving new Line ALMATTI-KOPPAL and introduction of New train Bangalore-Hublir-Solapur Superfast (Tri-Weekly). I would like to bring to your kind attention some other long standing demands of my Constituency which have been not considered in this Budget 2009-10.

Bagalok district has huge deposits of natural ores like lime stone, dolomite, grantie, Iron ore etc., 12-14 Sugar factories, several cement units, granite processing units are located at Kudagi near Bagalkot. A 4000 MW thermal power plant is coming up shortly. This constituency consists of Historical places like Badami, Aihole, Pattadkal, Banashankari temple, Kudala Sangam, Basavanbagewadi etc., Bagalkot is also the central place for carrying and the forwarding of major Agricultural and Horticultural produces like Maize, Bajara, pomegranate and other fruits.

Considering all the facts, I would request you to consider the long standing demands of my Constituency, Bagalkot.

1. New : Line:

a) The survey work on Bagalot-Kuduchi New line is completed and tendering etc. are to be expedited.

2. New Trains :

a) Bijapur-Bangalore city Golgumbaz express is to be introduced so that the train starts at 0945 hrs from Bangalore city and reaches Bijapur at 2200 hrs via Bagalkot.

b) Intercity Train between Hubli-Sholapur

c) Garib Rath Express to be started from Bangalore city via Bellary, Hospet, Gadag, Bagalkote, Bijapur, Sholapur to New Delhi or an alternative route of Bangalore city, Tumkur, Arsikere,Chikjajur, Rayadurga, Bellary, Hospte, Gadag, Bagalkot, Bijapur, Sholapur to

New Delhi.

3. Re-routing of Trains :

a) Train No. 2429 Rajdhani Express is to be routed via hospte, Gadag, Bagalkote, Bijapur Twice a week.

b) 2429 Samparka Kranti Express to be rerouted via Gadag-Bagalkote-Bijapur at least thrice a week.

c) Golden Chariot Train has to be run upto Bijapur which at present is running upto Gadag.

Apart from New Lines, New Trains, Rerouting of Trains some of the aspirations and additional demands of people from my constituency should be considered.

a) As Bagalkot is the District Head Quarter and lies on the major railway line between Gadag and Bijapur, the Railways Station is to be upgraded as "A" grade Station and "CLEAN TRAIN STATIONS"

b) Badami and Basavan Bagewadi Road stations are to be upgraded along with VIP lounges as these stations cater to the passengers visiting Historical places in and around.

c) Rail Yatri Niwas is to be constructed at Badami.

d) Additional Railway Health unit is to be located at Bagalkot to cater to the Medical needs of Railway employees working/stationed in between Bijapur and Gadag Stations.

e) Train watering facility on all the Platforms in Bagalkot Staion.

f) Accident Relief facility to be provided at Bagalkot.

g) UP GRADATION OF GOODS HANDLING FACILITY at Bagalkot as it has been made as Major Train Checking Point and Major goods Wagon Repair point with adequate allied infrastructure.

h) As South Western Railway is a new zone and to cater to its needs of staff and personnel for establishing a ZONAL TRAINING CENTRE at Bagalkot.

Therefore, I urge the Hon'ble Minister for Railways to kindly include the above requests, long standing demands of people of Bagalkot constituency in the supplementary budget.

SHRI PINAKI MISRA (PURI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, while Shri Acharia may have done Orissa some service by mentioning its backwardness and the desirability of more focus on Railways in Orissa, I do not know whether he has done us a disservice in the same breath because the hon. Railway Minister is appearing both distracted as well as riled by Shri Acharia's observations.[KMR46]

[s47] I would request the hon. Railway Minister to hear us with a cool mind, with a compassionate heart because we from Orissa stand up yet again to speak on the Railway Budget with very heavy heart. One more time, the Railway Budget has disappointed Orissa grievously. I wish to draw attention to the hon. Railway Minister's statement − it was a very thought provoking speech, it was a speech which was full of pioushomilies − where the Railway Minister has said that she has therefore decided to set up an expert committee to advise her on innovative financing and implementation of the so-called economically unviable but socially desired projects. I assume that she means desirable projects.

15.56 hrs.

(Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

The difficulty with Orissa is that we are exactly the opposite. We are economically most viable but we are, politically, it appears most undesirable, and therefore, our interests have to be overlooked time and time again. The Members of Parliament from Orissa, belonging to the Biju Janta Dal had petitioned the hon. Minister of Railways on the eve of the Budget regarding the backwardness of the State. I am particularly heartened that the hon. Home Minister is here because the hon. Home Minister had the occasion to visit Orissa less than a week back to take a first hand view of some of the naxal-hit areas. I think, what the hon. Home Minister has come back with from Orissa is a first hand account of just how far backwardness, poverty, unemployment have been the essential root causes of the problems of Maoism and Naxalism in that part of the country.

Therefore, the parts of the speech of the Railway Minister which have dealt with "the people awaiting development, time has come for them to receive their share in fruits and development" − these kinds of statements which make for very good reading, which brought you great claps in the House, perhaps, needs to be translated in some form of action and I beseech the Railway Minister to put some words to action.

We had particularly requested for the southern part of Orissa to be linked, in particular, the Jeypore-Malkangiri area, which is the hotbed of Naxalism in Orissa. It is not an Orissa problem. The hon. Home Minister knows; the hon. Railway Minister also knows. I have no doubt about it. She is from Bengal, a neighbouring State. This is a pan India problem. We are grappling with it, so are our neighbours. But locally, if we are able to give some fruits of development, I think, perhaps some form of isolation of these activities, and this mindset could take place and towards that end, the Jeypore-Malkangiri section as well as Naupada-Gunupur link − these are the two hubs of southern Orissa which are both hubs in terms of industrial activity, in terms of mining activity as well as the problem of unemployment. Therefore, if the Railways are looking to southern Orissa for some form of amelioration of the problems of the people, they have to really address these issues at the outset.

The hon. Railway Minister has mentioned several new trains to Orissa. Some of these trains are in the nature of weeklies. For instance, the hon. Railway Minister has mentioned the Duronto train, which is meant to be a weekly train. I would suggest that the weekly train really has to be made if not a tri-weekly, a bi-weekly train. Even there, the portion where this train runs through, which is coastal Orissa, we need to touch some parts of western Orissa. I think, this can be done very easily. There is little bit of track development which is required and it would cover a much broader swathe of that area and therefore the problem that seems to affect Orissa which is that the railway route length and rail density of Orissa is not commensurate with the fruits that the Railways reaps out of Orissa.[s48]

16.00 hrs. [p49]

It is below the national average. In fact, it is estimated to have grassed in excess of Rs.5,000 crore in 2008-09.

We will miss the hon. Home Minister; I hope, the hon. Home Minister will carry some of our words with him, and plead with the hon.

Railway Minister for whatever its worth.

We would request you to plough back some portion of your revenues that you are earning out of Orissa alone, which is in excess of Rs.5,000 crore; these are some of the most densely populated lines, some of the most densely used lines, some of the richest lines, running through the industrial and mineral hub of Orissa. Keonjhar, Dhenkenal, Balasore, Sundargarh, Gopalpur, Therumbali − these are some of the richest baskets of Orissa and the Railways earn heavily out of these areas, and yet, very little money seems to be ploughing back into these areas, on an annual basis.

Lots of promises are made every year in the Railway Budget, but we find hardly a fraction of it ever reaches the grassroots level. For instance, the hon. Railway Minister said in the Railway Budget that the freight loading had fallen short last year by 850 metric tonnes, and here, these industries are crying hoarse day after day, week after week; we are waiting for berthing facilities, some kind of railway wagon facility in these areas. The waiting period in these areas runs into 6-8-12 weeks; you are talking about the freight revenues falling short all over the country. These are parts of the country where the waiting period is 12-14-16 weeks. Paradeep Port itself is one of the finest ports in the country and it is unable to discharge its load; ships have to berth for weeks on because there are no railway facilities.

So, when the hon. Railway Minister talks of underdeveloped areas which ought to receive the fruits of development, I would earnestly beseech her that she has to do something. She is from a neighbouring State; she has seen the by-products of underdevelopment and undevelopment in West Bengal. So, she knows first hand, the problems of underdevelopment and undevelopment, and thus, she knows the problems of Orissa, and how they can be ameliorated because it has been her dream all these years to ensure that the backwardness of West Bengal is ameliorated; so, there should be no reason why the same yardstick should not be carried forward and developed in Orissa as well.

Take for instance, Kolkata-Talcher line which is one of the lines dating back to pre-British days. This is the richest coal-belt in Orissa and yet, this line has not been upgraded and there is no development of this track at all. As a result of this, there is a huge amount of backlog which takes place on these lines, leading to both underdevelopment of the State and of these regions, as well as underutilization of mineral resources of this area.

The hon. Railway Minister has given us a salutary proposal − PPP, as far as the utilization of railway land is concerned. It is a salutary proposal. I think, on a bi-partisan basis, this House will be one with her because personally we know those things. In my Constituency for example, there are large tracts of land; in Puri also for example, there are large tracts of railway land which increasingly have become the target of encroachers; this is a fact of life. Large tracts of railway lands are now being increasingly encroached and you can never get rid of the encroachers. So, the Railways are going to end up losing these lands for ever. So, her decision is a good decision in principle, but it has to be put on a fast track, because every year, you lose more and more land which is irretrievable.

As far as Orissa is concerned, may I bring to the notice of the hon. Railway Minister that there has been a proposal for the past two decades that there will be a Railway Coach Factory in that State. This is for the past two decades. There has been this proposal, which has been on the anvil; every year, a proposal is made. Why? It is because in terms of freight, you look at the logistics. There can be no better place in this country, but Orissa, to put up a Railway Coach Factory. You have your aluminium, you have the steel; you have all the ingredients within a span of 50 kms. Look at the kind of freight logistics that you benefit from; and

yet, we find that Mancheshwar which is next to Bhubaneswar is still being used only as a repair shed. [p50]

There are vast tracks of railway land which in private-public partnership can in fact be used to put up railway coach manufacturing factory in the State. I would urge the hon. Railway Minister to do this on a fast track rather than to let this proposal languish.

I heard the erstwhile Railway Minister, who I am very gratified is now with us, getting up in the middle of one of the speeches to say that the so-called world class railway stations in any case are only on paper and they are hardly to be implemented. I am struck by the cynicism of it. With great respect, I think nobody in this House can share in this cynicism. I am particularly gratified that both Bhubaneswar as well as Puri, which is my constituency, have been notified, rather, they are on the anvil for this world-class railway station proposal. If it is only going to remain on paper, as the erstwhile Railway Minister got up and sarcastically said that this had been announced in my time and it will probably remain on paper in your time, that will be one of the saddest days.

Hon. Railway Minister knows it and I would like to bring to her attention through you that in 2014, over a span of ten days roughly 30 lakh to 50 lakh people will be visiting Puri for a religious festival which happens every 12 years. This will come in 2014 and, therefore, we are deeply obliged to give the people the facilities that are required. How can Puri have a world class railway station without there being a double line? There is a single line to Puri. Therefore, when you put this on your map saying that there will be a world-class railway station, have you at least realised, has somebody from the Ministry at least come and told you, Madam, that this is a single line and how are we going to make a world class railway station there unless we double it. Doubling proposal has been on the anvil for the last 15 years. Work has progressed practically inch by inch. How are we going to give Puri a world class railway station?

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI PINAKI MISRA: I know, Mr. Chairman, Sir, there are other speakers waiting to follow. Orissa has observed a *bandh* today protesting against the Railway Budget. We have only stopped the goods trains. We have not disturbed the passenger trains. Unfortunately, this happens every year. As I said, I have got up today to speak with a heavy heart. We have given the hon. Railway Minister a complete set of requests, proposals, a set of fervent beseechment, if you so like. Kindly give Orissa its due. That is all we ask from a State which is languishing in backwardness. If you are getting Rs. 5000 crore out of the State every year, give it a fraction of it. At least give us Rs.500-700 crore this year.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): At least 50 per cent of it should be given to us.

SHRI PINAKI MISRA : My hon. senior colleague is right. It should at least be fifty per cent but I am asking for a fraction of it. Give us ten or twenty per cent. Even that will be sufficient to oversee some of the projects which have languished for the last 20 years or so. With this, I once again beseech with folded hands to give Orissa its due.

SHRI ANANDRAO ADSUL (AMRAVATI): Respected Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget 2009-10. First of all, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, 'Didi' for taking charge of this portfolio after long time. She is very much competent and possesses uncommon personality of a common man.

At the outset, I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister that the people of Mumbai are little bit unhappy with the Budget. Though in the past Railway was in loss, Mumbai local was always running in profit. Everyday about 40 lakh of people travel by Mumbai local trains and by way of season tickets they are paying in advance to railway.[R51]

KUMARI MAMATA BANERJEE: Are you talking about suburban railway? मुम्बई सबर्बन में हमने मैमो, डैमो इत्यादि के बारे में बजट में नहीं बताया क्योंकि यह एक कंटीनुअस प्रोसैस है। इसको स्ट्रैन्थन करना ही है। Wherever suburban trains are there, they will be strengthened. They are in Mumbai, Kolkata, Chennai, Bangalore and Delhi also. जहां मुम्बई सबर्बन एरिया के ज्यादा यात्री, पैसेंजर जाते हैं। It is a continuous process. इसको एक्सटेंशन करेंगे लेकिन इसमें बजट में हमने इसीलिए नहीं बताया क्योंकि यदि हम बजट में इन सबके बारे में चर्चा करेंगे तो हजारों पेज हो जाएंगे। इसीलिए नहीं बताया। अन्यथा ऐसी कोई बात नहीं है। They will get highest priority.

SHRI ANANDRAO ADSUL : I will have to bring to your notice that Mumbai is paying one-third revenue of the total revenue of the country. Mumbai alone is paying Rs.1,00,000 thousand crore. That is why, our expectations are high. Mumbai is small India where people of all the States live and people of all religions are also living there. Not only that, it is a financial city of this country. That is why, their expectations are high. Definitely, I hope if you are there, you will take appropriate care of Mumbai.

Now coming to my Constituency of Amravati, it is a revenue city adjoining five districts and it is a corporate area. More than ten lakh people are living in Amravati. Amravati city is ten kilometres away from the central railway. Previously, Badnera was the station. From Badnera to Amravati, there was a shuttle service. Now-a-days, because of the blessings of Her Excellency, the President of India, Shrimati Pratibha Tai Patil, three new trains have been started from Amravati, namely, Amravati-Mumbai, Amravati-Surat and Amravati-Nagpur. Earlier, these trains were not there. It is ten kilometres away from the main land and only shuttle service was there. Now, this station is situated in the city of Amravati, that is why, frequency of train is high. The level-crossing which is in Rajapet is heavily disturbed because it is in main market area of Amravati. There are so many schools and hospitals nearby this level-crossing. That is why, an over-bridge is urgently needed or an underground subway can be provided on war-footing basis. I think you will take proper care of it. I have already sent the proposal. â€¦*. My earnest request to you is that you take it on war footing.

Thirdly, a serious issue is there. Amravati-Narkherh railway line was proposed in 1986 during the tenure of former Prime Minister, Shri Narasimha Rao and the work was started actually in 1995.

MR. CHAIRMAN : Mr. Adsul, the name of the hon. President of India should not be mentioned.

SHRI ANANDRAO ADSUL : All right. No problem. Amravati-Narkherh line was started in the year 1995. About 42 kilometres work has been completed. For the remaining part, the land is in possession of the Railways. Secondly, out of 35, 25 big bridges have been completed. Out of 138, 125 small bridges have been completed. But unfortunately whatever work has been completed for 42 kilometres, heavy damage has been done, valuable equipment are being damaged and copper wires are being stolen.[R52]

* Not recorded.

Nobody has taken care of it. I myself had visited the place and seen it. It is a very serious issue. Whatever work has been completed that is being damaged. The remaining 93 kilometre of this stretch can be completed if sufficient allocation of funds is made. I would like to request the hon. Railway Minister to consider this issue seriously and allocate appropriate funds for completion of this stretch.

Sir, my next point is about conversion of narrow gauge line to broad gauge line. During the time of the NDA Government a decision was taken to convert all narrow gauge lines to broad gauge lines. But a narrow gauge line, in my constituency, covering three districts unfortunately has not been converted into broad gauge line so far. It is a stretch of about 125 kilometres. This line was built by a British company in the year 1913. Ninety three years have passed since then. With a payment of just Rs. 1, 20,00,000 the Indian Railways can become its owner and this line can be converted into a broad gauge line. What benefits are to accrue if this line was to be a broad gauge line? The cotton growing farmers, the oil producing farmers, the valuable foodgrains producing farmers will benefit out of this. Moreover, once this line is converted into a broad gauge the industrialists will feel inspired to invest in these areas and consequently it will result in more employment in these areas. The passengers will also benefit a great deal out of it. The land is in possession of the Railways; the track is there. What we need is only conversion of this meter gauge track into a broad gauge one. I have already sent this proposal to the Ministry. The hon. Minister may kindly look into this proposal and act on it expeditiously.

Sir, the former Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav had made an announcement that the people working as porters in the railway stations would be given the job of a gangman. Our observation has been that a majority of the porters are not willing to become gangmen and they are happy with the kind of job that they are doing presently.

Sir, I have put forward these proposals to the hon. Railway Minister and I would only like to request her to consider these proposals seriously.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, I would first like to congratulate the hon. Railway Minister for presenting such a good social Budget. I think, what we expected from her has largely been achieved and she has set a benchmark in this Budget because she has thought of an inclusive Budget encompassing all sections of the society. Therefore, I would like to thank her for that at the very beginning and I stand here to whole-heartedly support the Budget.

Sir, what she has done for the passengers has been dwelt at length by my colleague Shri Muttemwar and I would not like to speak much on that because of constraint of time, but would certainly like to appreciate her efforts for what she has attempted to do for the employees of the Railways which includes making provisions for their housing, health, education and all. I would also like to appreciate her for the remarkable decision that she has taken for freight by making provisions for more cold storages, refrigerators for farmers. This is a very encouraging announcement. There are many such good provisions made in the Budget.

I would like to highlight a point here. The hon. Railway Minister has made a lot of efforts towards improving the Chattrapati Shivaji Terminal in Mumbai and also for other stations in Pune and Nagpur. She also has classified 38 stations as *Adarsha* stations and has allocated a sum of Rs. 14.5 crore for the 16A platform of the Borivili Railway station. But the real problem comes for Mumbai. My friend mentioned that around 40 lakh people are in the railway stations in Mumbai. I would like to correct that figure. Around one crore 25 lakhs people are on the railway stations in Mumbai. [R53]

I appreciate her efforts.. She cannot do anything today but in the next phase, we would like her to have a separate meeting for a detailed study of what needs to be done to Mumbai. Besides revenue, I think everything in life is not revenue, infrastructure is required for every human being in the country and that is what Mamata Ji has looked at length in this entire Budget.

The MUTP project which everybody has talked about, is 50 per cent supported by the World Bank, 25 per cent by the Government of India and 25 per cent by the Government of Maharashtra. The hon. Minister has given Rs. 304 crore for MUTP Phase I and Rs. 125 crore for Phase II for which we are grateful to her. It totals to an amount of Rs. 429 crore and the Government of Maharashtra will also be giving Rs. 429 crore which takes the amount to Rs. 858 crore and the project phase as it is now is about Rs. 5300 crore. We appreciate the help which she has given to us but it is very miniscule for the kind of upgradation which Mumbai needs today.

The Government of Maharashtra has kindly requested her in a letter which the hon. Chief Minister of Maharashtra has written to her regarding 48 twelve-car EMU in which there is a huge shortfall as the production of only 12 rakes has been achieved. There is a shortfall of six rakes and they are required to fill it up.. Sanction of twelve care EMU trains on Harbour Line which was proposed to the hon. Minister has not yet been materialised.

Even the Grant Road Terminus which is also an extremely important Terminus in Mumbai is very congested. In future maybe, we need her to consider this proposal. There are three major lines in Mumbai, namely, the Central Line, the Harbour Line and the Western Line. There are about nine compartments in most of the trains. Keeping the number of people using them, we need to upgrade all these trains from nine compartments to twelve compartments and where there are twelve compartments existing now, it needs to be upgraded to fifteen.

As regards the ladies special trains, I am grateful to her that she has thought about three major metros and taken very good steps. But in Mumbai, a lot of working middle class women use trains regularly. Trains in Mumbai need much upgradation as we need many more compartments. Madam, as a woman, you will understand that safety and security of women are very crucial keeping in view what happened unfortunately in Mumbai six months ago. Women are feeling extremely insecure. If you could deploy some more police forces in the women compartments, it would be much appreciated in Mumbai. There have to be luggage bogies because in Mumbai a lot of women who are vegetable vendors carry their luggage. They travel in trains but they cannot go to men compartments to put all their goods. Even a provision for pregnant women, if it could be considered, would be appreciated. If you could give them a seat in the handicapped area, it would be much appreciated.

While all these demands go along, there is one small social point which I would like to highlight to the hon. Minister. The Self-Help Group women and the differently able people have been mentioned by you in your speech. When you are doing so much upgradation of all the major railways as well as the stations, if you could give one stall each to a Self-Help Group and the differently able people, it can enable them some livelihood on all the stations.

The other major project which Maharashtra Government is trying to follow up with you is the Deccan Odyssey luxury train which you had launched in 2000-01. It is absolutely on track but right now, the problem is the haulage charges. The haulage charges are about Rs. 29 lakhs to Rs. 34 lakhs a trip and because of this, the State and the MTDC who want to continue this project incur a loss of Rs. 2 crore right now which the Government of Maharahstra cannot really afford. The Government of Maharashtra has written to you regarding giving 50 per cent reduction of haulage charges and the hon. Chief Minister has given three alternatives in his letter which should be kindly considered by you.

Mr.Chairman, I would also like to suggest to the Minister, through you, that there are a lot of good proposals given by the Chief Minister of Maharashtra about 15 days ago to you regarding sharing 50 per cent amount for the trains to be given in Maharashtra. They are covering Aghmednagar-Beed-Parali Vaijnath, Wardha-Nanded via Yavatmal, Manmad-Indore via Malegaon Dhule, Shirpur-Nardana, Sendhwa, Mhow, Wadsa, Desaiganj-Armore-Gadchiroli and Surat-Nashik-Pune which you have already addressed. If it is extended to Surat, we would be extremely grateful.

Besides making all these requests, there are a lot of requirements in stations like Kedgaon which is a very important city in Pune District. If you could connect Jhelum Express, Hawda Express and Chennai Express to it, it would be of great help for all the people who are living in K[U54]edgaon.

[RS55]There is a need for opening of Chiklavli station between Ambernath and Badlapur on the Central Railway, which is in the Thane District. Thane District today is almost getting developed but there are still areas which are adivasi and backward areas. If it is connected through railways, it will help livelihood to all the people living there.

There is no railway connection in Khamgaon, Buldhana District to Jalna in Marathwada region. This should be considered immediately as it would play a very crucial role in the development of the Marathwada region. Also in Thane District there is another area called Murbad. Murbad needs to be connected to Kalyan-Ahmednagar-Rahuri, which is also an adivasi area. The survey was done decades ago, much follow-up has been done by the Government of Maharashtra but no work yet has been done.

As per today's situation the number of passengers is increasing from Karjat, Khopoli, Kasara, and Virar. They all need you to look into it as we need many more shuttle services even in Thane-Kalyan, Kasara-Khopoli during the peak hours. Even proper transport facilities are required at the Umbermali station and providing of stations at Savroli, Guravalo and Kedgaon (Daund) are required.

Besides all this, there is a requirement of international facilities in very important cities like Kalyan, Thane, Daund, Amravati − what my colleague just mentioned − Nashik, Kolhapur and Aurangabad. The importance of Thane is that Thane was the first railway station which was built with the Shivaji Terminus in 1853. It is an 150 year old building and we would appreciate if you get it under the heritage wing and develop it with the CST of Mumbai. Talking about Kolhapur and Aurangabad, Kolhapur is a very fast developing city of Shahu Maharaj, whose status was just unveiled in the Parliament premises. It has a great historical and pilgrimage value and tourism can really be promoted both in Kolhapur and Aurangabad. Kolhapur and Aurangabad are industrially developing and Kolhapur is a big agricultural belt as well. Aurangabad has great importance, owing to its proximity with world heritage sites of Ajanta and Ellora caves. If these two cities are developed, it will boost tourism as well as there will be a lot of opportunities for all the locals living there.

Besides this, there are a lot of requirements of over-bridges which I have written to the hon. Minister. I will not get into the details. A lot of my colleagues who do not have the opportunity today in their constituencies, whether it is Mr. Sanjiv Naik, Mr. Sanjay Patil or Mr. Bhujbal from Nashik, have made many requirements which I would like to table, as I do not want to take much of the time of the House.

Besides all this, I would touch upon two-three very serious points pertaining to my constituency now. There is a plot of land which the hon. Minister has talked about to develop it. In Daund, there is a very crucial railway station in Pune District, some of the retired Railway people have encroached on it and they have been living there for decades. Now, the Railway has taken a decision to remove them from there. I think, it would be totally unfair. I would urge upon the hon. Railway Minister to stop their eviction from there, give them an opportunity or have a rehabilitation plan for them because otherwise these women and children will be totally homeless. I am sure that with Mamataji at the helm of the affairs no injustice will be done towards these people.

Besides this, there is another issue of laying a new railway line between Lonand-Phaltan-Baramati. This has already been approved but the Lonand-Phaltan region people want it. Baramati already has an existing railway station which was a narrow gauge and which is turned into broad gauge and is connected to Secunderabad and Daund now. People over there do not want more extension of this as that entire land in that region has already been checked or earmarked for the new railway. It is a fertile land and there are marginal farmers there. I do not think this project should be totally shelved but a part only of the Baramati extension as those people will surely take up to agitation and this country cannot really afford any more blood-bath at acquisition of any land. I would really appreciate if they could shelve this project and create the extension from Lonand-Phaltan-Pandharpur, which is a very crucial thing in Maharashtra. Pandharpur is one of the major pilgrim places. Lakhs of people from Andhra Pradesh, Karnataka and Mahrashtra visit Pandharpur. The upgradation of Pandharpur railway would be much appreciated.

With this there is a demand of a railway line between Pune-Saswad to be upgraded as well as Daund-Pune-Lonawala-Talegaon-Hadapsar. These are all satellite towns. If these satellite towns are developed, I am sure, all the people, who live in Pune or cannot afford to live in Pune and work in Pune, can live in these satellite towns and they can be connected to the cities. The cost of living would be much cheaper for them to live out in these satellite towns. If there is a good connectivity they can come to work everyday in Pune.

Last but not least, the most important point which has been discussed many a times in the State, where I come from, is the Railway Recruitment Board. [RS56]

There has to be more transparency in this process. As for good global governance what we really need to do is that the entire process of hiring the railways has to be done with one-time-one-exam in the entire country because we have, unfortunately, seen that every State has an exam at a different time. So, the suggestion I would like to make is that if we could have one exam, then it would be good. Say, if you are hiring a clerk, the entire country should go to exam at the same time, but if you are hiring a nurse or anybody else then different exams can be held. If a person who is applying, his name or her name has to be in the system of the Employment Exchange. So, if he is qualified in the Employment Exchange, only then his name should be considered. ...(*Interruptions*)

Sir, this is my last point. I reiterate the point made by Shri Vilas Muttemvar that all commitments, which have been made in this Railway Budget, should be time-bound so that they are completed in the budget allocated. I think that is the point which has been extensively made by Shri Vilas Muttemvar.

I thank the hon. Minister of Railways for this very overwhelming Budget and it is clear that her commitment is to development-oriented railway growth and expansion.

* **श्री प्रेमदास (इटावा):** मैं रेल बजट पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्Âिात कराना चाहता हूं। मैंने देखा कि रेल बजट में माननीय रेल मंत्री द्वारा उत्तर प्रदेश को जितनी सुविधा देनी चाहिए थी वह नहीं मिल पाई हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र इटावा, उत्तर प्रदेश की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान विशेÂष रूप से दिलाना चाहता हूं। यह क्षेत्र नई दिल्ली-कानपुर-हावड़ा मेन रेल लाइन पर है। परन्तु यहां के लिए कोई ट्रेन सुविधा प्रदान नहीं की गई है। कानपुर एक औद्योगिक नगर है जहां इटावा से काफी संख्या में लोगों का आना-जाना रहता है। यहां से काफी संख्या में लोग दूध का व्यवसाय करते है जो रोज यहां से दूध की आपूर्ति हेतु कानपुर जाते है। यहां से एक पैसेंजर गाड़ी चलती थी जिसका स्टोपेज झीजक और अमियापुर के बीच में ब्लैंट एल में था परन्तु उसको समाप्त कर दिया गया है जिसके कारण इस क्षेत्र के लोगों को काफी परेशानी हो रही है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं उक्त स्टापेज को पुनः चालू किया जाए तथा इटावा-कानपुर के बीच एक और पैसेंजर गाड़ी चलाई जाए। आगरा से सुबह 6.00 बजे जो पैसेन्जर गाड़ी चलती है उसको दिवियापुर से चलाया जाए क्योंकि दिवियापुर में एन टी पी सी का प्लान्ट भी है । इटावा में दिल्ली से हवाड़ा रेलवे लाइन पर एक वर्ष पूर्व जो पुल बना था वह टूट गया है उसकी जाँच कर दुबारा चालू किया जाये।

* Speech was laid on the Table

श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा हेतु बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट के संबंध में अपनी बात रख रहा हूं। माननीया ममता जी द्वारा पेश किया गया रेल बजट पूरी तरह से असंतुलित है। मध्य प्रदेश सहित देश के कई अन्य राज्यों के साथ बड़ा भेदभाव इस रेल बजट में प्रस्तुत किया गया है। पहले माननीया ममता जी इधर बैठती थीं, लेकिन 15वीं लोकसभा के चुनाव के बाद वह सत्ता पक्ष की ओर चली गयीं। मुझे लगता था कि रेल मंत्री के तौर पर वे इधर के लोगों का भी थोड़ा-बहुत ख्याल रखेंगी, लेकिन यह दुर्भाग्य है कि रेल बजट तैयार करते समय शायद वह इस बात का ख्याल नहीं रख पायीं। यह पूरा बजट एक ऐसी परंपरा पर चला गया जो इसी सदन के पूर्व के रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने शुरू की थी। पांच वर्ष के उनके शासनकाल में यह देखा गया था कि उन्होंने लगातार उन राज्यों के साथ भेदभाव किया था जहां कांग्रेस अथवा कांग्रेस समर्थित सरकारें नहीं थीं। इसी तरह से माननीया ममता जी ने भी ऐसा ही किया है। पश्चिम बंगाल उनका गृह राज्य है, इसलिए इस बार का अधिकाधिक बजट उन्होंने अपने राज्य को देने का काम किया है। इन्होंने पश्चिम बंगाल को जो कुछ भी दिया है, मैं इसका विरोध नहीं कर रहा हूं। रेल समूचे देश को जोड़ने वाली संस्था है और सभी जगह रेल के समान विकास की आवश्यकता महसूस की जा रही है। माननीया ममता जी ने अपने भाषण में यह बात कही है कि वे पिछड़े हुए क्षेत्रों का ज्यादा ध्यान रखेंगीं, लेकिन अभी हमारे उड़ीसा के साथी बोल रहे थे कि उड़ीसा और मध्य प्रदेश जैसे कई राज्य हैं जहां रेलवे के विकास की बहुत जरूरत है। हमारे मध्य प्रदेश में रेलवे का अनुपात, रेलवे के राष्ट्रीय औसत से बहुत कम है। इसके बावजूद हमारे मध्य प्रदेश के लिए रेलवे की जो भी परियोजनाएं दी गयी हैं, उनमें भी उसी अनुपात में अंशदान मांगा जाता है। मैं यह समझता हूं कि यह न्यायोजित नहीं है। जो राज्य रेलवे की दृष्टि से पिछड़े हुए हैं उनसे अंशदान लेने का कोई औचित्य नहीं है। आपको बजट में ऐसा प्रावधान करना चाहिए।[p57]

मैं रेल बजट 2009-2010 के उन अनुमानों की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में कहा है कि हम आगामी 2009-2010 के लिए 88419 करोड़ रुपये का राजस्व का लक्ष्य निर्धारित कर रहे हैं। यह राजस्व माल ढुलाई से 58525 करोड़ रुपये का आएगा और यात्री किराए से 24309 करोड़ रुपये का अनुमान उन्होंने किया। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि पिछला जो माल ढुलाई का औसत आया है, उसमें 17 मिलियन टन जो लक्ष्य निर्धारित था, उससे कम माल ढुलाई का काम रेलवे कर पाई है। मुझे नहीं लगता कि जो लक्ष्य इन्होंने निर्धारित किया है, उस लक्ष्य को ये पूरा कर पाएँगे। रेलवे को एक रुपये में 65 पैसे मालभाड़े से मिलता है और यात्री किराए से 27 पैसे मिलता है। लेकिन मुझे सबसे आश्चर्यजनक बात जो लगी, वह यह कि रेलवे का जो इनफ्रास्ट्रक्चर है, अधोसंरचना है, उसके लिए रेलवे एक रुपये में मात्र तीन पैसे खर्च कर रही है। एक तरफ नई घोषणाएँ रोज़ हो रही हैं और दूसरी तरफ रेलवे का विस्तार भी, चाहे भले वह उस औसत से न हो रहा हो, लेकिन कुछ न कुछ तो हो रहा है। उसमें अगर हम विकास में और बजट का प्रावधान नहीं करेंगे तो जो हमारी योजनाएँ हैं, वे समय पर पूरी नहीं होंगी। मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूँ कि 2005 में जो रेल यात्री गाड़ियां चलाने की घोषणा इस सदन में हुई थी, वह आज तक नहीं हो पाई हैं। ...(व्यवधान) आदरणीय सभापति जी, अभी तो शुरू किया है।

MR. CHAIRMAN : So many hon. Members are there. So, they have to speak.

श्री गणेश सिंह : मैं दूसरा वक्ता हूँ। थोड़ा सा समय ज़रूर दें।

वे सारी की सारी घोषणाएँ कागज़ों पर हैं। अभी ममता जी ने भी 57 नई रेलगाड़ियों की घोषणा कर दी। रेल डिब्बे कहाँ से आएंगे, रेल इंजन कहाँ से आएँगे? नई गाड़ियाँ ज़रूर हैं लेकिन डिब्बे सब पुराने हैं। डिब्बों में बैठ जाओ तो लगता है कि पता नहीं क्या होने वाला है। इंजन के सामने बढ़िया फूलमाला लगा दीजिए, लेकिन अगर कोई पीछे जाकर देखे तो लगेगा ही नहीं कि कोई नई रेलगाड़ी चल रही है। मैं कहना चाहता हँ कि आखिर जिस अनुपात में आप नई घोषणाएँ कर रहे हैं, उसी अनुपात में बजट का प्रावधान भी करना पड़ेगा। ममता जी

ने कहा कि 18000 डिब्बे हम नए बनाएँगे। कब तक बनाएँगे? जितने रेल डिब्बे बनाने के कारखाने हैं, उनकी क्षमता ही नहीं है। पाँच साल में भी यह काम पूरा नहीं हो सकता। तो क्या यह मान लिया जाए कि यह पूरे पाँच साल का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है? मेरा निवेदन है कि इस मामले में बहुत गहराई से विचार करने की ज़रूरत है। अधोसंरचना के विकास में निश्चित तौर पर मेरी राय है कि रेल मंत्री जी को पुनर्विचार करना चाहिए। यात्री सुविधाएँ दिनोंदिन घट रही हैं। किसी भी रेल की सबसे बड़ी ज़रूरत यात्री सुविधा होती है। जिस देश की यात्री सुविधाएँ ठीक हैं, वहाँ निश्चित तौर पर रेलवे की बड़ी तारीफ़ हो रही है। अभी पिछले बजट भाषण में लालू जी ने कहा था कि हम भारत की रेल को विश्वस्तरीय बनाने जा रहे हैं। ममता जी ने दो कदम आगे जाकर कह दिया कि हम तो यहाँ के 50 रेलवे स्टेशन विश्वस्तरीय बनाने का काम करेंगे। निश्चित तौर पर आपके इस फैसले का स्वागत है लेकिन मुझे नहीं पता कि उसमें आपकी क्या बनाने की योजना है। ऐसा बजट में कहीं कोई उल्लेख नहीं है। लालू जी ने तो कह ही दिया कि वह तो घोषणा है, पूरी होने का सवाल ही पैदा नहीं होता। मैं मानता हूँ कि इस तरह की घोषणाओं का कोई मतलब नहीं है।

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

श्री गणेश सिंह : आज कई रेलवे स्टेशनों पर पीने का पानी नहीं है, कई रेलवे स्टेशनों पर बैठने की जगह नहीं है, शेड नहीं हैं, पैदल ब्रिज नहीं हैं। अंग्रेज़ों के ज़माने के बने प्लेटफार्म हैं, आज तक उनका सुधारीकरण नहीं हुआ। आखिरकार यह कब होगा? एक पुरानी परियोजना ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन की इस बजट में फिर वही ढाक के तीन पात जैसी स्थिति है। ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन की कल्पना बहुत पहले की गई थी। आज इतनी धीमी गति से उसका काम चल रहा है कि मुझे नहीं लगता कि बीस बरस में भी वह काम पूरा हो सकता है। मैंने पिछली बार भी इस सदन को सुझाव दिया था कि उसके काम को तीन तरफ से शुरू किया जाए। सिंगरौली से रीवा की ओर, सतना से पन्ना की ओर तथा ललितपुर से पन्ना की ओर तो वह काम चल रहा है। जब तक तीन तरफ से हम काम शुरू नहीं करेंगे, उस परियोजना को हम पूरा नहीं कर सकते।

ऐसी बहुत सारी योजनाएं हैं, जो अधूरी पड़ी हैं। सतना और मैहर रेलवे स्टेशनों के बारे में कहा गया कि हम इन्हें प्रथम श्रेणी का बनाने जा रहे हैं। लेकिन ममता जी की घोषणाओं से इन दोनों स्टेशनों का नाम गायब है। मैं मांग करता हूं कि उनका नाम उस श्रेणी में जोड़ा जाए। कई यात्री गाड़ियों के फेरे बढ़ाए गए हैं। लेकिन राजकोट एक्सप्रेस, जिसकी मांग कई समय से लगातार की जा रही है, जब नीतिश कुमार जी रेलवे मंत्री थे, उस समय उन्होंने सतना जाकर यह घोषणा की थी कि राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक पहुंचाएंगे, लेकिन आज तक वह गाड़ी सतना तक नहीं पहुंची है। 12-18 घंटे वहां खड़ी रहती है, यदि डेढ़ घण्टे की दूरी और बढ़ाकर दे दी जाएगी तो इससे सतना की जनता को सुविधा होगी।

महोदय, रेलवे बजट में मध्य प्रदेश के साथ पक्षपात किया गया है। हमें केवल दो ही ट्रेने दी गई हैं, एक कमलनाथ जी के क्षेत्र में और दूसरी ज्योतिरादित्य सिंधिया जी के क्षेत्र में। इन दो के अलावा पूरा मध्य प्रदेश अछूता है। इन दो ट्रेनों के अलावा भी बहुत सी ट्रेनों की मध्य प्रदेश को जरूरत थी। हमने मांग की थी कि रीवा से मुंबई के लिए ट्रेन चलाई जाए। लेकिन वह नहीं चली। चित्रकुट एक धार्मिक स्थल है, भगवान राम ग्यारह वर्षों तक वहां रहे हैं। मैहर में मां शारदा की शक्तिपीठ है। बाबा अलाउद्दीन जी की साधना स्थली है। यहां लाखों लोग जाते हैं। मैंने इन स्थानों को जोड़ने के लिए एक डीएमयू गाड़ी मांगी थी, लेकिन वह अभी तक नहीं दी गई है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की मांगों पर आ रहा हूं। रीवांचल एक्सप्रेस में इंदौर के लिए दो बोगियों की मांग लगातार की जा रही है। शक्तिपुंज गाड़ी में एक बोगी लगाए जाने के लिए चिनवरी-विलासपुर में जोड़ने की मांग है। जबलपुर-नागपुर ट्रेन में एक बोगी ऐटारसी पेसेंजर जोड़ने के लिए और इंटरसिटी कटनी-चौपन पेसेंजर के लिए सतना से एक बोगी लगाने की मांग लगातार हम लोगों ने की है। मैं कुछ गाड़ियों के समय परिवर्तन की मांग लगातार करता आ रहा हूं। महाकौशल एक्सप्रेस जो जबलपुर से निजामुद्दीन की ओर चलती है, वह यहां दोपहर को बारह से एक बजे तक पहुंचती है। वह गाड़ी निरन्तर देरी से चलती है। मैंने उसके समय को नौ बजे पर ला दिया जाए तो हमारे क्षेत्र की बहुत बड़ी मांग पूरी हो सकती है। इसी तरह से रीवा से नई दिल्ली की ओर चलने वाली गाड़ी के समय परिवर्तन की मांग भी हमने की है। उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति से तीन-चार लोकसभा क्षेत्र सतना, बांदा, रीवा इत्यादि के लोग जुड़े हैं। मेरी मांग है कि उसको सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए ताकि वहां के लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके। चित्रकुट रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म काफी नीचा है, उसकी ऊंचाई बढ़ाई जाए। माणिकपुर से कटनी तक के सभी रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाओं की जरूरत है। मैं मांग करूंगा कि उन सभी को देने का काम करें। धन्यवाद।

* महोदय, मेरे रेल बजट भाषण के बाद निम्नलिखित बातों को जोड़ा जाये।

रेल मंत्री जी ने भी वही किया जो पूर्व रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने किया था। 57 नई गाड़ियों में से पश्चिम बंगाल के लिए 14 गाड़ी।

375 आदर्श स्टेशनों में 100 स्टेशन पश्चिम बंगाल में। पांच बहुउद्देश्यीय परिसर नई कोच फैक्ट्री, नया मेडीकल कॉलेज, नर्सिंग कालेज कलकत्ता, मेट्रो विकास बीमार इकाई का अधिग्रहण सिंगूर एवं नंदीग्राम में नई रेल लाइन दिया गया। मैं विरोध नहीं करता लेकिन देश के मध्य प्रदेश सहित कई रज्यों के साथ भेदभाव किया गया है। राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाया जाये। सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाये। सतना में डी आर एम कार्यालय खोला जाये।

कैमा स्टेशन में नया गुड्स स्टेशन बनाया जाये।

महाकौशल एक्सप्रेस एवं रीवा नई दिल्ली का समय परिवर्तित किया जाये।

रेवांचल एक्सप्रेस में सभी श्रेणी के डिब्बे बढ़ाये जाये एवं दो बोगी इंदौर के लिए लगाई जाये शक्तिपुंज एक्सप्रेस में। बोगी लगाने हेतु चिरमिरी बिलासपुर पैंसेजर में व्यवस्था सतना से की जाये। जबलपुर नागपुर ट्रेन में एक बोगी इटारसी पैसेंजर में जोड़ा जाये।

â€¦ This part of the speech was laid on the Table

इंटरसिटी में एक डिब्बा कटनी चोयन पैसेंजर के लिए जोड़ा जाये। रेलमंत्री जी ने बजट में कहा है कि सब्जी फलों के लिए विशेष ट्रेन चलायेंगे। ऐसी ही घोषणा पूर्व रेल मंत्री ने भी किया था। मैं मंत्री जी से पूछता हूं कि क्या कल्हद मट्ठा सत्तू खादी के चादर कहीं दिखाई दे रहे हैं।

यात्री सुविधाओं का सर्वथा अभाव है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत माउगवां, चितहारा, तुर्की, वगहाई, सकटिया, कैमा, लगरंगवां, उचेहारा मैहर मदनपुर, अमदरा, मुकेही रेलवे स्टेशनों में बुनियादी सुविधायें मुहैया कराई जायें।

इंटरसिटी एक्सप्रेस का वगहाई उचेहरा तथा अमदरा में स्टापेज किया जाये कामयनी एक्सप्रेस को जैतपारा एवं मडगावां रोका जाये।

वर्ष 2006-07 में मैहर में रेलवे अंडर ब्रिज एवं अंडर ब्रिज में स्वीकृत हुआ था परन्तु आज तक काम शुरू नहीं हो पाया, उचेहरा फाटक में ओवर ब्रिज एव गोवरावं खुर्द में अंडर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।

खजुराहो एक पर्यटन स्थल है। अतः दिल्ली से शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाये। सतना रेलवे परिसर में इंडियन ऑयल डिपो की जगह खाली हो गई है, वहां पर पार्सल एरिया के रूप में विकसित किया जाये।

कटनी से मनिकपुर नैनी, मानिकपुर से हासी तक लाईन का विद्युतीकृत करते हुए डबल लाइन की स्वीकृति दिलाई जाये।

अंत में मैं ममता जी की उस घोषणा का स्वागत करता हूं जिससे उन्होंने छात्रों को सीजन पास, गरीब वर्ग के लोगों को 25 रूपये में सीजन पास देने की बात कही गई है1 रेलवे को श्वेत पत्र जारी करने के निर्णय का भी स्वागत है।*

श्री भक्त चरण दास (कालाहांडी): महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात रखना चाहता हूं। माननीय सदस्य आचार्य जी कह रहे थे कि रेल एक ऐसा सब्जैक्ट है, जिस पर डिबेट होनी चाहिए। मैं मानता हूं कि संसद में इतनी एक्सटेंसिव चर्चा हो रही है और पूरा देश इसे देख रहा है। क्या यह नेशनल डिबेट से कम है? भारत सरकार के रेलवे अधिकारी यहां बैठे हैं, जो कि इतने योग्य हैं कि इन बातों को रेसपोण्ड कर सकते हैं[r58]।

आचार्य जी ने कहा कि प्लानिंग कमीशन, भारत सरकार और रेलवे में कोई समन्वय रख कर एक सुचिंतित बजट यह नहीं है। मैं इस बात पर कहना चाहता हूं कि पहले जो आदरणीय राष्ट्रपति जी का अभिभाषण रहा, उसमें जो विचारधारा व एप्रोच रही है, वह झलक वित्त मंत्री जी के कल के बजट में भी रही है और रेल मंत्री जी के बजट में भी रही है। जिस झोले में अपने बजट को रख कर रेल मंत्री महोदया आ रही थीं, उसे टी.वी. में दुनिया देख रही थी, तब लोगों में एक आशा और विश्वास प्रकट हो गया था कि हम लोगों को झोले से जरूर कुछ मिलेगा। उसे देश का गरीब तबका, पिछड़े क्षेत्र के लोग, नौजवान, विद्यार्थी और महिलाएं देख रही थीं, जिनके लिए यह योजना बनाई गई। मैं इस बात पर कहना चाहता हूं कि जो प्रोग्राम रेलवे बजट में आया है, यह मा माटी मानुष का कार्यक्रम है। यह मिट्टी के इंसान से और गरीब लोगों से जुड़ा हुआ कार्यक्रम है। पांच हजार पोस्टऑफिस में एक्सटेंसिवली लोगों को जो टिकट का प्रावधान कराने की व्यवस्था है, वह कोई साधारण व्यवस्था नहीं है, कोई क्रांतिकारी विचार रखने वाला ही इस बात को रख सकता है।

रेल मंत्री महोदया जीवनभर संघर्ष करती आई हैं। उनका अनुभव राष्ट्र के हर पहलू के संदर्भ में जितना भी बना है, वह पर्याप्त है। ये पहले भी रेल मंत्री रह चुकी हैं, उन्होंने अपने अनुभव के आधार पर यह बजट बनाया है। इस बजट में जो मुश्किल आसान कार्यक्रम है, इज्जत कार्यक्रम है, विद्यार्थियों के लिए स्टुडेंट कंसेशन, कॉर्सपोडेंस के लिए कंसेशन का कार्यक्रम है और महिलाओं के लिए ईएमयू की जो स्वतंत्र व्यवस्था है, युवा ट्रेन और विज़न 2020 जो है, यह एक परिकल्पना है। जैसे महात्मा गांधी जी का विचार है कि जब तक देश में शोषित से शोषित कल्याण नहीं हो जाता है तब तक देश को समृद्धिशाली देश नहीं माना जाएगा। उस आधार पर यूपीए सरकार अपनी विचारधारा और अपनी परिकल्पना बना कर हमेशा आगे बढ़ती आई है। समालोचना की आलोचना को साइड में रखते हुए, कोई महत्व न देते हुए हमेशा यूपीए सरकार ने, पिछले पांच साल की जो अवधि देखी है, जैसे हमारे मित्र कह रहे थे कि उड़ीसा के लिए कम पड़ गया, मैं भी मानता हूं कि उड़ीसा के लिए कम हो गया। सन् 2003-04 में जब एनडीए की सरकार थी, जिसमें बीजेडी एनडीए सरकार में सहयोगी पार्टी थी, उस समय उड़ीसा को कुल मिला कर 297.66 करोड़ का प्रावधान हुआ था। यू पी ए की सरकार में यह 935 करोड़ था । ...(व्यवधान)

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): उस समय कांग्रेस सरकार से ज्यादा थे। उससे पहले जो कांग्रेस सरकार थी, उससे ज्यादा था। ...(व्यवधान)

श्री भक्त चरण दास : पिछली बार यूपीए सरकार में इससे ज्यादा का प्रावधान था, ऐसा मैं मानता हूं। यह जो वृद्धि हुई है, यह केवल यूपीए सरकार में संभव है। हमारा उड़ीसा राज्य बहुत पिछड़ा हुआ है। हमारे देश में जो आंचलिक विषमता है, उसमें उड़ीसा से ज्यादा पश्चिम उड़ीसा में है।

मैं रेल मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहूंगा कि पश्चिम उड़ीसा से जो लोग चुन कर आए हैं, वे सब यहां बैठे हैं- पश्चिम उड़ीसा और केबीके एरिया, जो देश का सबसे पिछड़ा एरिया माना जाता है। मेरी कांस्टीटयूएंसी कालाहांडी है। यह भारत का सबसे पिछड़ा जिला है, जहां अकाल और भुखमरी काफी बार हो चुकी है, लेकिन आज यह एरिया सम्पन्न है, लेकिन सम्पन्न होते हुए वहां रेल का जो इफ्रास्ट्रक्चरल विकास होना चाहिए, वह नहीं हो पाया है। कालाहांडी से एक भी ट्रेन भुवनेश्वर को नहीं जाती है, यानि राज्य की केपिटल को नहीं जाती है तो इस क्षेत्र का विकास कैसे होगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदया से रिक्वैस्ट करूंगा कि जो ट्रेन भुवनेश्वर से बोलांगीर तक आती है, उसका एक घंटा एक्सटेंशन करके केसिंगा तक लाने की व्यवस्था की जाए। [S59]

महोदय, मलकानगिरी एक और पिछड़ा इलाका है।[RPM60] यह खुशी की बात है कि मलकानगिरी से दंतेवाड़ा तक एक रेलवे लाइन के निर्माण की घोषणा की गई है। श्री पिनाकी मिश्र, जिस नक्सलवादी एरिया की बात कह रहे थे, उसी नक्सलाइट बैल्ट, दन्तेवाड़ा से लेकर मलकानगिरी तक, एक नई रेल लाइन बिछाने की बात इस रेल बजट में कही गई है। इस रेल लाइन निर्माण से बेरोजगार लोगों को काम मिलेगा और आने वाले दिनों में उस एरिया में शांति की स्थापना हो सकती है।

महोदय, बोलांगीर से खुर्दा रोड तक का एक बहुत बड़ा औनगोइंग रेल प्रोजैक्ट है, लेकिन इसके लिए जितने धन का प्रावधान होना चाहिए था, उतना नहीं किया गया है। बोलांगीर से खुर्दा तक रेलवे लाइन को और ज्यादा जल्दी बनाए जाने की जरूरत है।

महोदय, जब मैं रेल राज्य मंत्री था, तब आज से 19 वर्ष पहले, एकमात्र रेल समता एक्सप्रेस विशाखापतनम से कोसिंगा होते हुए और पश्चिम उड़ीसा पूरा कवर कर के निजामुद्दीन, दिल्ली यह ट्रेन पहुंचती है, लेकिन अभी तक उसे टोटली इगनोर किया गया है। वह अभी तक सप्ताह में केवल तीन दिन ही चल रही है। हम लोग हमेशा मांग करते आए हैं कि यह रैगुलर ट्रेन होनी चाहिए और सप्ताह में पूरे सात दिन चलनी चाहिए, क्योंकि इस ट्रेन में काफी रश रहता है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि इस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए और तीन दिन इसे वाया इलाहाबाद चलाया जाए , क्योंकि यह पश्चिम उड़ीसा, आंध्र प्रदेश, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश व हरियाणा होते हुए साउथ को नॉर्थ से जोड़ती है। इसीलिए इस ट्रेन को एकता की भावना को ध्यान में रखते हुए " समता ट्रेन " का नाम दिया गया था।

महोदय, अहमदाबाद-पुरी एक्सप्रैस ट्रेन हम चाहते हैं कि सप्ताह के सातों दिन चले। इसकी फ्रैक्वेंसी बढ़ाई जाए। हम चाहते हैं कि यह ट्रेन सप्ताह में चार दिन विजय नगरम, टिटलागढ़ और रायपुर होते हुए आए। भुवनेश्वर-कुर्ला जो ट्रेन है, उसका कम से कम तीन दिन का एक्सटेंशन होना चाहिए।

महोदय, उड़ीसा के लिए एक्सटेंशन ऑफ ट्रेन जो दी गई हैं, उनमें एक पैसेंजर ट्रेन है। हम चाहते हैं कि यह पैसेंजर कंटावांजी से लेकर सम्बलपुर होते हुए बिलासपुर को चलती है, इसे खरिहार रोड़ तक एक्सटेंड किया जाए।

सभापति महोदय : श्री भक्त चरण दास जी, कृपया, अब आप कन्क्लूड कीजिए।

श्री भक्त चरण दास : महोदय, मैं समाप्त कर रहा हूं।

भुवनेश्वर से मुम्बई तक सी.एस.टी. नामक जो ट्रेन चलती है, उसे वाया सम्बलपुर, टिटलागढ़, खरिहार रोड होकर चलाया जाए। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहता हूं कि एक सुपरफास्ट एक्सप्रैस पुरी से कन्याकुमारी और राऊरकेला से नई दिल्ली तक चलाई जानी चाहिए। हमारे पिनाकी मिश्रा जी ने नहीं कहा, वह मैं कहना चाहता हूं कि पुरी और कोणार्क टूरिस्ट प्लेस है। कोणार्क का 35 किलोमीटर का रास्ता है। वहां के लिए एक नई लाइन बनाकर, देश और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के पर्यटकों को उस स्थान से जोड़ा जाए।

महोदय,जब तक रेलवे लाइनों का डबलिंग और इलैक्ट्रीफिकेशन उड़ीसा में नहीं होगा, तब तक उड़ीसा का विकास नहीं हो सकता है। हम लोगों की तरफ से और उड़ीसा सरकार की तरफ से डबलिंग हेतु बहुत सारे प्रोजैक्ट्स रेल मंत्रालय को भेजे गए हैं। उनमें से मैं दो प्रोजैक्टों की यहां रिक्वैस्ट करना चाहूंगा। टिटलागढ़ से रायपुर तक और टिटलागढ़ से झारसगुड़ा तक का रेल मार्ग डबलिंग में इन्क्लूड होना चाहिए। इलैक्ट्रीफिकेशन में भी इन दोनों प्रोजैक्टों को इन्क्लूड करना चाहिए। यह महानदी कोलफील्ड एरिया है और खदान का एरिया है। इसलिए इसमें ट्रैफिक बहत ज्यादा है। इससे रेलवे को अर्निंग भी बहत होगी। इस एरिया का जो पिछड़ापन और रीजनल इम्बैलेंस है, वह भी दूर

होगा।

महोदय, मैं सिर्फ एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं। बहुत सारे आयामों को देखते हुए, एक रेलवे का एक क्रांतिकारी बजट प्रस्तुत किया गया है और इसमें हर सैक्शन को रिप्रजेंट किया गया है। मैं आपके माध्यम से सदन में अनुरोध करना चाहूंगा कि जो वॉर-विडोज हैं, जिन लोगों को मिलिट्री में गैलेंट्री एवॉर्ड मिला है, देश में जो द्रोणाचार अवॉर्डी और अर्जुन अवॉर्डी हैं. एक्सैलेंट स्पोर्ट्स परसन हैं और जो लोग आर्ट और कल्चर में रिनाउंड हैं, उन लोगों के लिए रेलवे की तरफ से एक स्पैशल व्यवस्था होनी चाहिए, ताकि देश के इस तबके को इसका लाभ मिले।

* SHRI D.VENUGOPAL (TIRUVANNAMALAI) : Mr. Chairman, Sir, we are an independent country for the past 62 years and our Dravidian Movement is continuing with its avowed policy of striving to uplift the depressed sections of society to ensure socio-economic development of all the people. This ideal of ours has been stated in the introductory lines of this year's Railway Budget. I thank and congratulate the Railway Minister for a Budget that has no hidden cost, no passenger fare increase, and no indirect increase in freight tariff.

At the outset, I would like to stress on the need for a boost to our industrially backward areas in Tiruppathur, Tiruvannamalai, Vellore and Puducherry. "Unemployed people are on the sidelines as wayfarers. Disturbing thoughts are there in their minds. And it is not for good", so said our founder leader Annadurai whom we call Perarignar Anna whose birth centenary we celebrate this year. Precisely this is what Periyar and Anna the social scientists have been stressing on. Our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi who follow the footsteps of those leaders has also been emphasizing the same in his long spell of public life that people especially young must get job opportunities and respectable livelihood so that they do not get disenchanted with the society.

I welcome the announcement pertaining to upgradation of 50 chosen Railway Stations as world-class ones. I request the hon. Minister to include Tiruvannamalai in the list of such stations to be upgraded. You have also announced that Railways would go in for establishing Medical Colleges and Nursing Colleges. I urge upon the hon. Minister to include Jolarpet, Tiruvannamalai and also Vellore for commencing such institutions. This will greatly benefit both the Railways and the rural masses there.

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil

I would like to refer to the on-going Villupuram-Katpadi Gauge conversion work. I urge upon the Minister to complete this project before the Kaarthigai Deepam festival, the biggest of its kind celebrated annually in Tiruvannamalai. Along with gauge conversion work, the Minister may also take up simultaneously electrification of this section. As it is, trains that come from Trichy and proceeding to Northern and Eastern States via Katpadi and Renigunta have to have electric train upto Villupuram, diesel engine upto Katpadi and again electric train thereafter. If the entire section is electrified, it will save both fuel, time and energy.

Currently, Villupuram-Katpadi gauge conversion works are going on in Tiruvannamalai District. I would like to point out that Level Crossing No. 55 situated in Tiruvannamalai town on the Puducherry-Krishnagiri Highway must be converted to either Road Over Bridge or a Road Under Bridge. This is necessary because every time when the level crossing is closed, there is a big traffic snarl up for about 30 minutes. It is an intersection near Tiruvannamalai Railway Station that has to allow the movement of heavy goods vehicles and buses that are plying between Tiruvannamalai and Chennai and Puducherry and Bangalore. I would also like to point out that students and Government servants and the general public coming to Tiruvannamalai from the sub-urban areas to attend schools and colleges and also Government Offices and District Courts are greatly affected due to the closure of the Level Crossing No. 55.

Tiruvannamalai town has got the world famous Arunachaleswarar Temple and is prominent among the pilgrim centres of Tamil Nadu. On the full moon day every month, lakhs of pilgrims throng Tiruvannamalai for Girivalam. But enough infrastructure and industrial activity are not there in Tiruvannamalai. This is because better communication connectivity except road transport is not available there. Both for passenger traffic and freight movement, people have to rely on only buses and lorries. Hence there is a need to lay a new railway line between Tiruvannamalai and Jolarpet. This new line would ease and facilitate the goods movement from North to South and South to North. From Tuticorin Port, from Madurai city and from Trichy BHEL complex, goods can be moved easily to the towns and cities in the North especially Surat and Mumbai in the Northwest. This would save consumption of fuel and time in a big way.

Jolarpet is the biggest railway junction in South India. Trains from Karnataka, Andhra Pradesh and Kerala come to this junction. Hence, I would like to impress upon that linking of Jolarpet with Tiruvannamalai will bring about enough scope for socio-economic

development which the hon. Minister is upholding that will benefit the backward areas in Tiruvannamalai, Chengam, Singarapettai and Tirupattur. Hence, I urge upon the hon. Minister to uphold her principle and go in for laying a new line between Jolarpet and Tiruvannamalai.

Last February, in the Interim Railway Budget, Rs. 1,500 crore was demanded by the Southern Railway for the on-going railway projects in Tamil Nadu. But only Rs. 750 crore was allocated. Proposals for another Rs. 750 crore was sent before the preparation of this year's budget. We fail to find a mention of it. Hence I urge upon the Railway Ministry to come out with an official announcement in this regard.

A new line between Puducherry-Tiruvannamalai was to be laid by this year. Survey was conducted. Approval was given. Announcements were made. Even foundation stone was laid. But the work is yet to commence. Hence I urge upon the Railway Minister to include this also in this year's Budget with fund allocation to complete this project at the earliest.

There is a long-pending demand to lay a railway line between Jolarpet and Krishnagiri via Hosur. This long-pending demand was heeded with an order for a pre-survey in 2001. Later on, in 2004, another survey was made to link Jolarpet with Dharmapuri. But in 2007, it was shelved. Again in 2008, an announcement was made that 101 km. railway line between Tirupattur and Hosur via Burgur, Krishnagiri and Sulagiri would be laid. A survey was conducted and it is still pending with the Railway Board. I request the hon. Railway Minister to accord approval and complete this project which is pending for a very long time.

Indian Railways is the biggest employer in the world with 14 lakhs of employees. Indian Railways carry 200 crores of passengers and 20 lakh tonnes of goods along 64,000 kms. of railway lines everyday. It is to be noted that the total length of railway lines that Indian Railways has measure upto 1.09 lakh kilometres. It is with awe the world is watching the movement of Indian Railways criss-crossing the country.

Though the Railway systems of USA, Russia and China are having the longest railway lines similar to India, we find only the Indian Railways linking and integrating the people of India and the nation as such. Indian Railways are the only one to charge as low as Rs. 2 for a railway journey ticket. For every single rupee that is earned, 65 paise come from the freight charges, only 27 paise is earned from passenger fares. This is how the Railways fulfil its social obligation and still make profit. Indian Railways has just proved that it is possible to meet the social commitments while making its operations economically viable.

For the first time in the history of Indian Railways, the Minister has announced that 12 new long distance non-stop trains would be operated. Of this 12, Chennai-Delhi Bi-Weekly and Ernakulam-Delhi Weekly are the two long distance trains that really cover a longer distance. I urge upon the Railway Minister to run both these trains as tri-weekly and introduce them as pilot trains for this particular pioneering project that will help the Railways to study the nitty-gritty involved in operating such non-strop trains.

16.58 hrs.

(Dr. Girija Vyas *in the Chair*)

I welcome the announcement that every Member of Parliament can recommend a place of choice for setting up a Computerised Railway Reservation Centre. Now that we are in computer era and find the demands are more, this recommendation quota must be increased to two or three. While welcoming the announcement about a new Bi-Weekly Train between Madurai and Chennai, I urge upon the hon. Railway Minister to run it as a Daily Shatabdi Train between these two destinations. The Minister may also consider running a Link Shatabdi Train between Madurai and Kanyakumari.

Madurai Janata Mail and Madurai Pandian Express trains were among the pioneering Super Fast Trains in the South. Now there is an announcement that Double Decker AC Trains will be run between cities. I request the hon. Minister to run these Double Decker Trains between Madurai and Chennai, Madurai and Kanyakumari and Chennai and Coimbatore because these are sections that attract a number of tourists from all over the country. These pilot projects would require railway lines with upgraded safety and security facilities. Hence, I urge upon the
Railway Ministry to include some of these sections for track upgradation works while the Railways would take up the upgradation of 3,500 kms. Railway lines that come within 66,565 kms. Of broad gauge lines of the Indian Railways. The Minister may include Madurai-Dindigul, Trichy-Karur-Salem and also Chennai-Bangalore in these track upgradation projects. Jolarpet-Trivandrum section also needs to be upgraded to ensure safety.

17.00 hrs.

Safety of railway lines, anti-collision devices are getting new impetus to ensure the safety of passengers. In order to provide safety and security to the traveling public, Railway Protection Force is sought to be expanded. While welcoming it, I also welcome the

announcement that Special Women Commando Force will also be in place to ensure the safety of women passengers as well.

While congratulating the Railway Minister for her social concern, I conclude my speech extending my welcome and support to the Budget proposals.

DR. N. SIVAPRASAD (CHITTOOR): Madam Chairperson, hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee is a benevolent leader and born to fight for the problems of the poor and backward. Her concerns over people's programmes and ideology for betterment and equivocal development of Indian Railways, are there. Keeping the regional and Statehood matters aside, the Railway Budget is very novel, innovative and a role model; That is what the perception of the common people.

Madam, in my mother tongue 'mamata' means affection. We thought the affection would spread over in the Railway Budget without any discrepancy from other States. The people of Andhra Pradesh have dreamt about a fabulous Budget unlike previous Budgets. In the initial remarks of her Budget speech, the hon. Minister of Railways has tried to impress about the social viability rather than economic viability. But the hon. Minister has chanted PPP − public-private partnership − throughout the Budget speech and the Government has opened its doors for privatisation.

The whistle of the train this time sounded differently by mentioning cleanliness, safety, quality and with a different look and style of double-decker coaches, super fast non-stop trains, passing through Adarsh stations, and caring for the passengers with doctors and super speciality facilities and with new medical colleges and nursing colleges etc. This Budget has apparently shown programmes on rails for concern for the young, aged, farmers and women but the driver of the train has forgotten his intended halt in the world-class stations in Andhra Pradesh. [k61]

The concerns sounded in the words did not appear in the sanctions made to Andhra Pradesh.

[SS62] The Railway Budget has really disappointed the people of Andhra Pradesh. They thought that they have given a huge number of MPs to Lok Sabha and the magic number of 33 would bring more sanctions in the form of new trains etc. to the State in the Railway Budget. They thought that many new trains will run on new railway lines in Andhra Pradesh, but the Railway Minister has sanctioned only one new train to the State out of 57 new trains and even the service of only two trains running through Andhra Pradesh is extended.

Though the South-Central Railway Division is the biggest revenue collector in the Indian Railways, the major big station like Vijayawada could not get its place either in world-class stations or in multi-functional complexes. Even in providing basic facilities like drinking water, adequate toilets, catering services and waiting rooms under the newly coined 375 Adarsh Stations, only Chittoor, Ichhapur and Nalgonda were listed from Andhra Pradesh. In the newly announced 12 Duronto non-stop trains, Andhra Pradesh has failed to get its place as has happened in the previous Railway Budgets. All the benefits and better services have gone to the other States, but not to the State of Andhra Pradesh.

The request for providing funds to Kotipalli-Narsapur project, Nandyala-Yerraguntla project, and Kakinada-Pitapuram, Macharla-Nalgonda and Gadwala-Raichur projects is still pending. The demand for merger of Waltair Division into South-Central Division was also not fulfilled even in this Railway Budget.

The requests for new trains between Secunderabad and Bangalore, Secunderabad and Ahmedabad, Secunderabad and Goa and Secunderabad and Visakhapatnam are pending for several years. The request for new railway lines between Cuddapah and Bangalore *via* Madanapalli, Manugur and Ramagundam, Nadikudi and Srikalahasti are also pending for several years with the Government. The requests for doubling and electrification of Vijayawada-Gudivada-Machilipatnam-Bhimavaram-Narasapuram-Nidadavolu and Guntur-Tenali-Repalli sections are lying with the Government for several years. Irrespective of our political lines, all the parties had met the Railway Minister ahead of the Railway Budget and requested for all these projects once again, but the outcome is nil.

Madam Mamata said that even a poor passenger should travel with utmost respect and dignity and coined 'IZZAT', but the

Railway Minister has not given that *izzat* to the co-passenger in the Government. That co-passenger is none other than the Chief Minister of Andhra Pradesh who has contributed 33 MPs to this Government and strengthened this Government. But he was treated as a second-class wait-listed RAC passenger. Though our politicians are in a demanding position, but none of them has demanded high, elevated portfolios. With all these strengths, we are still requesting the hon. Minister to fulfil our demands, and in particular, to make the pending improvements in Nagari, Chittoor, Pakala and Kuppam railway stations in Chittoor parliamentary constituency.

अंत में, मैं कहना चाहता हूं कि मैडम, आंध्र प्रदेश को अंधा समझकर टोपी मत रखना, इज्जत के साथ सादर सम्मान दीजिए।

[SS63]

श्री कमलेश पासवान (बांसगांव): महोदया, इससे पहले भी रेल बजट पास हुए हैं। इस बार भी हर साल की तरह रेल बजट पास करने की घोषणा की गयी है। कई जगह इस रेल बजट पर खुशी जाहिर की गयी है और कई जगह नाखुशी जाहिर की गयी है। मैं उत्तर प्रदेश, अपने पूर्वांचल की बात करना चाहता हूं। मात्र एक ट्रेन गोरखपुर से दिल्ली के लिए दी गयी है जो हमारे पूर्वांचल के लिए अपर्याप्त है। हम अपने क्षेत्र की बात करना चाहते हैं। बांसगांव संसदीय क्षेत्र, प्राचीन काल से ही सांस्कृतिक एवं सत्ता का केन्द्र रहा है। रामायणकालीन श्री राम-जानकी मार्ग, बांसगांव का अवशेष प्रशासनिक केन्द्र, दुग्धेश्वरनाथ का प्राचीन मंदिर, बरहज का तीर्थस्थल, ऐतिहासिक दोहरीघाट आदि अनेक पवित्र स्थलों एवं प्राचीन नदियों के बीच घिरा हुआ बांसगांव संसदीय क्षेत्र है।

मैं आपके माध्यम से आदरणीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि दोहरीघाट से सहजनवा तक रेललाइन का विस्तार किया जाए। इस मुद्दे को इससे पहले भी कई बार उठाया गया है, लेकिन अभी तक उसका विस्तार नहीं हो पाया है। अगर इसका केवल 65 किलोमीटर विस्तार कर दिया जाए तो वाराणसी से गोरखपुर की दूरी निश्चित रूप से कम हो जाएगी। इस रेललाइन के निर्माण से सारनाथ, काशी, कुशीनगर, लुम्बिनी, कपिलवस्तु और नेपाल की यात्रा सस्ती एवं सुलभ हो सकती है। इससे रेलवे का भी फायदा होगा।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि बांसगांव संसदीय क्षेत्र के लिए, बरहज में भी रेलवे लाइन है, अगर उसे फैजाबाद से जोड़ दिया जाए तो निश्चित रूप से हमारे क्षेत्र की जनता को इसका लाभ मिलेगा।

आपने इस अवसर पर मुझे बोलने के लिए समय दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI K. BAPIRAJU (NARSAPURAM): Madam Chairman, I am really happy to participate in this debate on the Railway Budget introduced by hon. Mamata Banerjee. There is no doubt that she has taken a lot of efforts to take all sectors into mind starting with physically handicapped, ladies security and the downtrodden people who travel in it. She was really more a human, which she could really show in this Budget.

But my colleague here was just now talking on the same Budget. He belongs to the Telugu Desam Party, and he was mentioning that they have contributed 33 Members of Parliament from Andhra Pradesh, and yet nothing has been done. I am unable to understand whether he was trying to sympathize with me or bully me. Here 'me' means our Party. I am representing the people for the last 30 years, but I always feel in a democratic way.

In fact, hon. Mamata Banerjee is here. She is very outspoken and a born fighter, and I am born with mustache. Generally, my people in Andhra Pradesh also feel that I can fight with Madam because I have mustache too. They have also told me that : "निकम्मा बन गए तुम, क्या मूछें हैं तुम्हारी। There are 33 MPs in this House, and you are not fighting and all that." Some people talk like this, which is irritating. But we are not here to get irritated. We are here to represent people. I have never recommended in my political career. I always feel that I am happy to be a representative of the people. Recommendation means that you are crossing your limits in administration.[r64]

Madam, you are fully aware, thirty years ago, we had a meeting with Indiraji. It was a three-day Seminar, and it was an

interaction between the Party members and the Ministers. The main complaint was that the Ministers were not helping or cooperating with the Members, and they had not even allowed them an entry into their offices. This was the crux of the case. The answer given by Madam was that in a democracy, the bureaucracy was different from the political system, that the bureaucrat would not do as we wanted him to do, that he was guided by the rules, and that they would not deviate on the whims and fancies of the politicians. She said that it was the politicians who should take the political decisions.

Let me give you some instances. There is the Southern Railway in Tamil Nadu. Right from the day of its inception, the Southern Railway never created any revenue, but that does not mean that it should come out. Second, how many sanctions have been given in respect of Bihar? We do not feel jealous of it because it is a political decision, the need of the day and, therefore, they have taken it. If we ask a bureaucrat to recommend, he can never recommend because he is guided by a rule. At the most, he can sympathize with us, but he cannot make any recommendation. That is where we have to feel sorry, if the politicians were to take such steps. We are here to make amends, if necessary. We are basically governed by the Constitution. We go to the people, we observe them, we try to understand what their difficulties are, and then we try to make suggestions within our parties.

I am thirty years old as a Member, but I had never condemned anybody in a newspaper because it is a matter of discipline. Whenever the opportunity is there, I try to speak within the party forum, but I never disclose anything outside of it.

MADAM CHAIRMAN: Shri Bapiraju, as you know, you have only five minutes to speak.

SHRI K. BAPIRAJU : Madam, I am a disciplined man. If you just ring the bell, I will just sit down.

MADAM CHAIRMAN: What I am saying is that you may suggest something to Mamataji instead of just giving the speech.

SHRI K. BAPIRAJU : Okay, Madam, you were kind enough to me. I just want to remind that Laluji was kind enough, four or five years back, to order a survey in my constituency. As rightly mentioned, five MPs are there. The area -- Vijayawada, Gudivada, Bheemavaram, Nidadovulu, Machilipatnam and Narsapur − is a very rich area, and I can proudly say it may be the richest area in the country because you can find gas there, you can find fish farms, and everything is available there. The railway line that is there is of the British times, the earliest ones that have been laid, and we are not able to get the second line with electrification and doubling.

Madam, I do not want to challenge anybody, but let me tell you that I am that one person who resigned from the Ministry and also as an MLA because of one word. I am not going to challenge, I do not believe in challenging, but I shall feel ashamed because this has been sanctioned five years ago, and if I cannot finish this work in the next five years, I am sure I will not go and ask for a Congress Party ticket to contest as an MP. I would be really grateful, if you can finish this work. Otherwise, I would feel ashamed and I can never come back to the Parliament.

कुमारी ममता बनर्जी : क्या सर्वे कम्प्लीट नहीं हुआ?

श्री के. बापीराजू : हो गया अम्मा, चार साल हो गए, लेकिन काम शुरू नहीं हुआ।

KUMARI MAMATA BANERJEE: Madam, this time, no project has been sanctioned by the Planning Commission because the time was too short. Even in case of Bengal also, no new project has been sanctioned.

SHRI K. BAPIRAJU : I am not fighting with you, Madam.

KUMARI MAMATA BANERJEE: They want sanction from the Planning Commission, but because of paucity of time â€¦

MADAM CHAIRMAN: You can meet the hon. Minister afterwards, Bapirajuji.

KUMARI MAMATA BANERJEE: We will go to the Planning Commission, but please give us some time.

MADAM CHAIRMAN: You have mentioned your problems. The hon. Minister is saying that you can meet her afterwards and your problem will be solved.

SHRI K. BAPIRAJU : I have already met her. Madam, I have full faith in you and, that is why, I spoke about it. Otherwise, I would not have even asked for permission to speak also. Thank you very much.

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): सभापति महोदया, आपने रेल बजट पर चर्चा में बोलने का मौका दिया, इसके लिए हम आपके आभारी हैं। यह मेरा सौभाग्य है कि ममता बहनजी भी यहां बैठी हुई हैं। पूरे देश के रेल स्ट्रक्चर पर अगर हम निगाह डाले तो प्रतिवर्ष 5 से 6 अरब लोग रेल से यात्रा करते हैं और 70 से 80 करोड़ टन माल ढुलाई ट्रेनों से की जाती है। आज भी पूरे देश में वही पुरानी पटरियां हैं और पहिये भी हमारे कमजोर हुए हैं। वर्ष 1980 के बाद से आज तक रेल का विस्तार जितना होना चाहिए वह नहीं हुआ है। आज भी रेल का खेल 63,000 किलोमीटर में फैला हुआ है। अंग्रेज 54,000 किलोमीटर रेल नेटवर्क छोड़कर गये थे। उसके हिसाब से देखा जाए तो रेल नेटवर्क में

हमने बहुत कम विस्तार किया है। पुल और पुलिया बहुत पुराने हैं और जर्जर स्थिति में हैं। आये दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं उनका एक कारण यह भी है। तब से अब तक रेल से यात्रा करने वालों की संख्या दुगुनी और माल ढुलाई कम से कम चार गुना बढ़ गयी है। आज भी 9000 यात्री ट्रेनें पटरियों पर दौड़ रही हैं। आज स्टेशनों की क्षमता के साथ-साथ डिब्बों की संख्या बढ़ाने की भी जरुरत है। माल गाड़ियों का नेटवर्क यात्री-गाड़ियों के नेटवर्क से अलग होना चाहिए तभी हम कुछ कर पाएंगे।

दूसरा बात यह है कि रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों के जान-माल की सुरक्षा और संरक्षण पूरी तरह से करना होगा। माननीय रेल मंत्री जी ने इसके लिए बजट में प्रावधान भी किया है। उत्तर प्रदेश में कुल पथों का 14 प्रतिशत है और जैसा बजट में प्रावधान किया गया है कि 375 आदर्श स्टेशनों बनेंगे तो उस हिसाब से 52 आदर्श स्टेशन उत्तर प्रदेश में बनाए जाने चाहिए।

मैं अपने क्षेत्र के लिए कुछ मांग करना चाहूंगा। हमारे यहां सिराथू और कड़ाधाम धार्मिक स्थल हैं। जैसे मेहर, विंध्याचल और शीतलाधाम कड़ा है। वहीं पर मलूकदास स्मारक भी है। एक कहावत है कि

" अजगर करे न चाकरी,पंछी करे न काम

दास मलूका कह गये सबके दाता राम" ।

वहीं पर ख्वाज़ा कड़क साहब का मजार भी है, जहां पर प्रतिवर्ष मेला लगता है और लाखों लोग वहां आते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वहां पर महानंदा एक्सप्रेस और मूरी एक्सप्रेस का ठहराव हो जिससे यात्रियों की सुविधा के साथ-साथ रेल राजस्व की भी बढ़ोत्तरी होगी। जनपद कौशाम्बी में भरवारी स्टेशन है जो दिल्ली-हावड़ा रूट पर पड़ता है, वहां पर हाफरैक पाइंट बनाया जाए। इलाहाबाद से जो माल आता है, 80 किलोमीटर की दूरी होने के कारण उर्वरक या व्यावसायिक सामान समय पर पहुंच नहीं पाता है। एनसीआर में पूर्व कैजूअल लेबरों की नियुक्ति की बहुत दिक्कत है, जबकि वे नियम और शर्ते भी पूरी करते हैं और यह मामला हमने कई बार सदन में भी उठाया है। अन्य मंडलों जैसे झांसी, आगरा और लखनऊ में उन्हीं नियम और शर्तों पर कैजूअल लेबरों को रखा गया है, नियुक्ति की गयी है। लेकिन इलाहाबाद मंडल में इन कैजूअल लेबरों को नहीं रखा गया है।

हमारे निर्वाचन क्षेत्र में महानंदा एक्सप्रेस, मूरी एक्सप्रेस, इलाहाबाद-मथुरा एक्सप्रेस, प्रयागराज एक्सप्रेस, रीवां एक्सप्रेस, तूफान एक्सप्रेस और दिल्ली-हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज भरवारी स्टेशन पर किया जाए। कोहरे और ठंड की वजह से कुछ ट्रेनें स्थगित होती हैं और बाद में वे ट्रेनें चालू नहीं की जाती हैं। भरवारी-कौशाम्बी जनपदवासियों के लिए एक ट्रेन चलायी जाए जो इलाहाबाद से होकर मुम्बई जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। [r65]

मनौरी, भरवारी, सिराथू स्टेशनों को कानपुर तक मासिक सीज़नल टिकट कर देने से यात्रियों को तो सुविधा होगी ही, साथ ही रेल राजस्व में भी बढ़ोतरी होगी।

सभी ट्रेनों में 15, 16, 18 बोगियां लगती हैं, इन्हें बढ़ा कर 24 बोगियां कर देने से किसी प्रकार की दिक्कत का सामना नहीं करना पड़ेगा। आपने 50 बहुउद्देशीय परिसरों को शामिल किया है, जो तीर्थस्थल, पर्यटन स्थल या मुख्य स्थलों पर बनाने की बात कही है, मैं चाहता हूं कि कौशांबी में भी एक स्थल बनाया जाए। इलाहाबाद को भी विश्वस्तरीय स्टेशन बनाए जाने की बात आपने नहीं कही है, केवल माडल स्टेशन बनाने की बात कही है। इस स्टेशन पर करोड़ों की संख्या में लोग संगम स्नान करने के लिए आते हैं। आजादी की लड़ाई का केंद्र बिंदु इलाहाबाद रहा है। हाई कोर्ट, बौद्धिक स्थल आदि कई महत्वपूर्ण स्थल वहां हैं।

सभापति महोदया : आप अपनी बात समाप्त कीजिए या अपना भाषण सभापटल पर रख दीजिए।

श्री शैलेन्द्र कुमार : महोदया, मैं अपनी बात जल्दी समाप्त कर रहा हूं। 375 आदर्श स्टेशनों में भरवारी, सिराथू, कुंडा, प्रतापगढ़ को भी आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए। 140 संवेदनशील स्टेशनों में सुरक्षा व्यवस्था की बात कही है। मनौरी, भरवारी, सिराथू, कुंडा, प्रतापगढ़ स्टेशनों में भी संवेदनशील स्टेशनों के अंतर्गत सुरक्षा व्यवस्था की जाए। नई ट्रेन जो सिराथू, भरवारी होते हुए इलाहाबाद से मुम्बई चलाने की मैंने पहले भी मांग की थी, वह चला दी जाए, इससे राजस्व में बढ़ोतरी होगी। अब तक रेलवे भर्ती बोर्ड में अधिकारी ही सदस्य हैं, मैं चाहता हूं कि पालिटिकल लोगों की नियुक्ति कर दी जाए, तो जो जैनुइन सिफारिश है, वह हम कर सकें। रेल जमीन पर सात नर्सिंग कालेजिज बनाने की बात आपने कही है। मैं मांग करता हूं कि इलाहाबाद में भी एक नर्सिंग कालेज बनाया जाए। इलाहाबाद से कानपुर डबलडेकर गाड़ी चलाने की व्यवस्था की जाए । श्रीप्रकाश जायसवाल जी का इलाहाबाद से पुराना रिश्ता रहा है, इससे यात्रियों को बहुत सुविधा मिलेगी। पांच सौ डाकघरों में आपने टिकट वितरण की बात कही है।

सभापति महोदया : दारा सिंह जी, आप अपना भाषण शुरू कर दीजिए। रात्रि 12 बजे तक समय बढ़ाया जा सकता है, अगर आप चाहते हैं कि सुबह चार बजे तक समय बढ़ा दिया जाए, तो मैं किसी को भाषण समाप्त करने के लिए नहीं कहूंगी।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदया, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। आंवला और आम की खेती जनपद प्रतापगढ़ और कुंडा में होती है। मैं चाहूंगा कि वहां भी हाफ रैक प्वाइंट बनाया जाए, ताकि दूसरी जगहों पर व्यापार हो सके और रेल राजस्व में भी बढ़ोतरी हो सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं और

मैं इस बजट का समर्थन भी करता हूं।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): महोदया, आपने मुझे रेल बजट की समयक चर्चा में अपनी बात कहने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि रेल बजट पर जो चर्चा हो रही है, आबादी के हिसाब से उत्तर प्रदेश, जो आबादी के हिसाब से देश का छठवां प्रदेश है, उसकी जो उपेक्षा हुई है, इसका क्या कारण है? जिस प्रदेश ने देश को बहुत कुछ दिया है, जिस प्रदेश ने देश को कई प्रधानमंत्री दिए हैं, बहुत महत्वपूर्ण साहित्यकार और देश की आजादी के लिए जान देने वाले स्वतंत्रता सैनानी दिए है, लेकिन देश को रेल मंत्री न दे पाने के कारण शायद रेल के मामले में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा हुई है। उत्तर प्रदेश को केवल एक ट्रेन मिली है। वह प्रदेश जो औद्योगिक रूप से तो महत्वपूर्ण है ही, साथ ही धार्मिक रूप से भी महत्वपूर्ण है, उसे देश के दूसरे हिस्सों से जोड़ने का कोई प्रयास नहीं किया गया है। आपने अपने बजट भाषण में, गरीब क्षेत्रों को, जो आजादी के बाद से अब तक उपेक्षित थे, उन्हें पैरा-1 में विश्वास दिया, तो देश के लोगों में अपेक्षा जगी कि आपके आने के बाद, जो उपेक्षित क्षेत्र रहे हैं, शायद उन्हें रेल मार्ग से जोड़ा जाएगा।[I66]

इसलिए ऐसे तमाम स्थान जिन्हें विकास की मुख्यधारा से जोड़ने का कोई प्रयास नहीं किया गया और आपके द्वारा जो टिकट में दो प्रतिशत की कटौती की गई है और चूंकि आपसे लोगों को बड़ी अपेक्षा है और बड़ा अच्छा संदेश गया है कि शायद आपके बनने के बाद इस देश में जो गरीब हैं, उनकी मांगें मान ली जाएंगी। एक रुपया आपने टिकट में कम किया है और उच्च श्रेणी टिकट पर मध्यम वर्ग के कुछ लोग जो यात्रा करते हैं, उनको दो प्रतिशत की छूट देकर निश्चित रूप से आपने गरीबों को निराश किया है। बजट में आपने 50 स्टेशंस को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशंस स् के रूप में विकसित करने का जो प्रस्ताव किया है, उसमें उत्तर प्रदेश के लखनऊ, कानपुर, आगरा, मथुरा ऐसे ही जगह को आपने चुना है लेकिन इलाहाबाद, मेरठ, गोरखपुर, बरेली झांसी, आजमगढ़ और मऊ जैसे महत्वपूर्ण स्थानों को आपने उसमें शामिल नहीं किया है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि इन स्टेशंस को भी इसमें शामिल किया जाए। एक बात के लिए मैं बधाई जरूर आपको देना चाहता हूं कि आपके अंदर आत्मविश्वास होने के नाते आपने बजट पेश करते समय जो संदेश दिया,...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : खाली ब्लू प्रिंट ही छाप दिया है।...(व्यवधान) दो और एक्सटेंशन हैं। उसके बाद 11, 12 हो जाएगा।

श्री दारा सिंह चौहान : मैं आपको बधाई इसलिए दे रहा हूं, शायद पहली आप रेल मंत्री हैं जिन्होंने आत्मविश्वास के साथ इस देश में एक संदेश दिया कि यह रेल बजट केवल आर्थिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण नहीं है बल्कि सामाजिक दृष्टिकोण से भी महत्व रखता है और आजादी के बाद इस पार्लियामेंट के अंदर आप ऐसी पहली मंत्री हैं जिन्होंने एससीएसटी कोटा पूरा करने का आश्वासन दिया है। आप समझती हैं कि इस देश में पिछड़े समाज के लोग भी बहुत बड़े पैमाने में रहते हैं जिनकी चर्चा आपने नहीं की है और मैं समझता हूं कि मंडल कमीशन लागू होने के बाद भी एससीएसटी और ओबीसी कोटा पूरा करने का प्रयास करेंगी। लेकिन इस सुझाव के साथ कि आपने जो किया, निश्चित रूप से बहुत सारे लोगों को अच्छा लगा। कुछ लोगों को तकलीफ भी हो सकती है क्योंकि इसमें साजिश भी हो सकती है। जिस तरीके से उत्तर प्रदेश की मुख्य मंत्री बहन मायावती जी ने दो साल के कार्यकाल में उत्तर प्रदेश में एससीएसटी और ओबीसी का कोटा पूरा करने का काम किया है, उसमें भी जनहित याचिका दाखिल कर उसे रुकवाने की साजिश की गई,...(व्यवधान)

सभापति महोदया : दारा सिंह जी, आपका समय समाप्त हो गया है। आपकी पार्टी के अभी दो मैम्बर्स और भी बोलने के लिए हैं।

श्री दारा सिंह चौहान : मैडम, मेरे पास अभी 15 मिनट का समय है। मैडम, मैं उम्मीद करूंगा कि एससीएसटी और ओबीसी कोटा पूरा करने का आप ईमानदारी से प्रयास करेंगी। बजट में जो 17 रेल लाइनें बिछाने का आपने प्रस्ताव किया है, कई बार आपके द्वारा भी पार्लियामेंट में घोषणा हुई है लेकिन उसमें केवल ऊंचाहार, अमेठी, सुलतानपुर और सालौन ही प्रस्तावित है, अन्य महत्वपूर्ण स्थानों को छोड़ दिया गया है। मैं समझता हूं कि उनको भी इसमें जोड़ा जाए। जिस स्थान से मैं आता हूं, उसके पूर्वांचल की मैं बात करता हूं, 170 कि.मी. जो रेलमार्ग है, बलिया, छपरा, आजमगढ़, मऊ और शाहगंज, जो आज तक इससे अछूता रहा है, मैं समझता हूं कि इन पर न तो कोई नयी रेलगाड़ी दी गई है, न इसका विस्तार किया गया है, अगर दी गई है तो दिल्ली से गोरखपुर होकर मुजफ्फरपुर जाती है, या तो इलाहाबाद बनारस होकर कोलकाता होकर चली जाती है लेकिन बीच के मार्ग को कभी किसी ने छुआ तक नहीं है। लेकिन हमें आपसे बड़ी अपेक्षा है। मैं एक बात और आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि इंदारा, दोहरीघाट अंग्रेजों के जमाने की रेल लाइन है, जो मैं समझता हूं कि यह लगभग 30-35 कि.मी. है और यह छोटी लाइन है। वह इंदारा से लेकर मऊ-बलिया-शाहगंज-लखनऊ-दिल्ली तक चली जाती है लेकिन वह पुराने जमाने की 30-35 कि.मी. लाइन आज तक बड़ी रेल लाइन में बदल नहीं पाई है। इसलिए मैं आपसे मांग करता हूं कि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। इसका तो सर्वे भी हो चुका है और पुराना जो प्रस्ताव है कि दोहरीघाट से सहजरवा को जोड़ दिया जाए, मैं समझता हूं कि गोरखपुर से सीधे कनैक्ट हो जाएगा। इससे काफी लोगों को सुविधा मिलेगी। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि आपने अपने बजट भाषण में इस बात का जिक्र किया था, पहली बार आपने बहुत सारी घोषणाएं भी कीं जिससे काफी लोगों में खुशी है लेकिन आजमगढ़-मऊ जहां मुबारकपुर-मऊ में बनारसी साड़ी का सबसे बड़ा उद्योग है, बनारसी साड़ी बनती है, जहां देश के कोने-कोने में उसका व्यापार होता है, वह आजमगढ़-मऊ सामाजिक शैक्षणिक दृष्टिकोण से बड़ा महत्वपूर्ण है जहां शिक्षा ग्रहण करने के लिए लोग आते हैं। आप पहली रेल मंत्री हैं, जिन्होंने मदरसों में पढ़ने वाले बच्चों के लिए सुविधा देने का काम किया है। इसलिए मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि वह मुबारकपुर जहां पर सुरफिया अरबी विश्वविद्यालय जो एशिया स्तर का है, सराय-रेलवे-बेतुरलुम मदरतुल इसला जो विश्व स्तरीय [r67]है। मऊ में भी तमाम एजुकेशनल स्टेशन हैं वहां तमाम बच्चे आंध्र प्रदेश, बंगलौर, महाराष्ट्र यहां तक कि इंडोनेशिया आदि से भी पढ़ने आते हैं लेकिन उनके आने-जाने के लिए रेल लाइन को कोई जोड़ने का काम नहीं किया है। पूर्वांचल, उत्तर प्रदेश बड़ा गरीब प्रदेश

है।...(व्यवधान) यहां से सबसे ज्यादा लोग कोलकाता में काम करने के लिए जाते हैं लेकिन आज तक कोलकाता के लिए कोई रेल लाइन नहीं जोड़ी गई है। ...(व्यवधान) हो सकता है मेरे कहने में शब्दों में थोड़ा हेरफेर हो गया हो।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप स्पीच ले कर दें। मैडम को पेपर दे दें।

â€¦(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : मैं समझता हूं कि इलाहाबाद घटनी सिंगल ट्रैक की आठ घंटे की दूरी दो घंटे में तय की जा सकती है। ...(व्यवधान) माननीय मंत्री जी जहां से मैं सांसद हूं वहां से ऐसी कोई ट्रेन नहीं है जहां से मैं, मऊ से सीधे दिल्ली समय से पहुंच सकूं। एक ट्रेन लिच्छवी जो पहले मुजफ्फरपुर से चलती थी उसे सीतामढ़ी तक बढ़ा दिया गया है लेकिन बढ़ने के कारण वह ट्रेन नौ घंटे लेट चलती है। मऊ में ट्रेन आने का समय दिन में एक बजे है लेकिन रात में नौ बजे आती है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूं कि माननीय मंत्री मऊ से एक ऐसी ट्रेन चलाएं जो दिल्ली सुबह छः बजे पहुंच जाए।...(व्यवधान)

सभापति महोदया: आपकी पार्टी के दो सदस्य, जो बोलने वाले हैं, उनके पांच मिनट घट गए हैं। उनको पांच मिनट कम मिलेंगे।

â€¦(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : मैं समझता हूं कि मऊ, जहां साड़ियां बनती हैं, इसे मुम्बई, कोलकाता,बंगलौर और सूरत से जोड़ा जाए। इससे व्यापार बढ़ेगा और बुनकरों को फायदा होगा। इसी के साथ सफाई की तरफ भी ध्यान देना होगा...(व्यवधान) आजादी के इतने वर्ष हो गए हैं लेकिन अब भी मऊ में भी फ्लाई ओवर की जरूरत है, यहां सबसे बड़ी आबादी रहती है। यहां फ्लाई ओवर की जरूरत है क्योंकि लाखों लोग उस पार जाते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदया: मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि आपकी पार्टी के दो मैम्बर बोलने वाले थे लेकिन अब केवल एक मैम्बर को ही बोलने का मौका मिलेगा।

â€¦(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : अपनी स्पीच ले भी कर दूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं कि पूर्वांचल बहुत उपेक्षित रहा है और आपने बहुत कुछ दिया है लेकिन मैं चाहता हूं कि आजमगढ़, बलिया, मऊ, सहारनपुर को जोड़कर सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए।

कुमारी ममता बनर्जी : छः एक्सटेंशन का प्रपोजल होगा तो मैं क्या करूं?

सभापति महोदया: जब कल मंत्री महोदया जवाब देंगी तब आप बोल लेना।

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): सभापति महोदया, रेल बजट वर्ष 2009-2010 के संबंध में बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री, ममता जी को बधाई देना चाहता हूं क्योंकि ममता जी ने एनडीए सरकार में दो बार रेल मंत्री रहकर सराहनीय कार्य किया। अब जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, वह भी अनूठा है और निश्चित तौर से कई सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं। अच्छे कार्यों की प्रशंसा होनी चाहिए इसलिए मैं आपको बधाई देता हूं। मैं आपको इसलिए भी बधाई देता हूं कि आप मेरे पड़ोस की हैं। मैं कटिहार संसदीय क्षेत्र से आता हूं और बगल में बंगाल लगता है। आपको पता है कि जिस क्षेत्र से मैं हूं वह एनएफ रेलवे का डिवीजनल हैडक्वार्टर है। आपने रेल बजट में पूर्व और आज की वर्तमान सरकार के पूर्व रेल मंत्री द्वारा जो कुछ कमियां रही हैं, उनको दूर करने के लिए कई सुधारात्मक कदमों की ओर इशारा किया है। समय की कमी है इसलिए मैं इस बारे में विशेष तौर पर कुछ नहीं कहूंगा लेकिन मैं इतना जरूर कहूंगा कि अगर आप उसमें सुधार कर जाएंगी एक ऐतिहासिक रेल मंत्री के रूप में प्रतिष्ठित होंगी। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि आप पड़ोस में हैं लेकिन आपने पड़ोसी को ही भुला दिया। आपकी आंखों से बिहार तो ओझल हुआ ही है साथ ही कटिहार का डिवीजनल हैडक्वार्टर से जुड़ा हुआ इलाका भी ओझल हो गया। [r68]

मैं सीधे उन विषयों पर आना चाहता हूं कि कटिहार से पटना तक एक ट्रेन कैपिटल एक्सप्रैस चलती थी। स्व. श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने उसका शुभारम्भ किया था। आज इस ट्रेन का विस्तार अलीपुरद्वार-गुवाहाटी तक कर दिया गया है। यात्रियों का दबाव बढ़ गया है, लेकिन ट्रेन के डिब्बे नहीं बढ़े और आजकल ए.सी. में चलने वाले लोगों की तादाद बढ़ गई है। मैं आपसे मांग कर रहा हूं कि इसी रेल बजट में आपके द्वारा तत्काल आदेश हो जाएं कि इस ट्रेन में एक ए.सी. सैकिंड और ए.सी. थर्ड कोच लग जाएं।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि वहां से हाटेबाजार एक ट्रेन चलती है, जिससे आप वाकिफ हैं। नीतीश जी के जमाने में हाटेबाजार ट्रेन का बरौनी की तरफ विस्तार हो गया और लालू जी ने उसे सहरसा पहुंचा दिया। उस ट्रेन की हालत यह है यह पांच-छः घंटे विलम्ब से चलती है। कटिहार के लिए वह हाटेबाजार ट्रेन थी, कटिहार और उस एरिया के लोग कोलकाता और सियालदह मार्केटिंग करने के लिए जाते थे। वे रात में चलते थे, दिन में मार्केटिंग करते थे और फिर उसी ट्रेन से शाम को लौटते थे और सुबह कटिहार लौट आते थे। कई जिलों को इससे

लाभ होता था। लेकिन अब इस हाटेबाजार ट्रेन का कोई मकसद नहीं रह गया है। इसलिए मेरा आग्रह है कि कटिहार से कोलकाता के लिए आप एक नई ट्रेन दें, जिसका आपने इसमें प्रावधान नहीं किया है।

मैं आपसे यह भी आग्रह करना चाहता हूं कि कई ऐसी ट्रेनें हैं जो बरौनी में ऐसे ही पड़ी रहती हैं। अभी आपको मंत्री बने लगभग डेढ़ महीना हुआ है। मैं समझता हूं कि यदि आप इस तरफ पूरा ध्यान देंगी तो कई ऐसी ट्रेनें हैं, जिन्हें आप वॉयबल बना सकती हैं। वे ट्रेन्स हैं - बरौनी से ग्वालियर, वैशाली एक्सप्रैस, जो कटिहार से चलती थी, वह हमसे छीन ली गई। बरौनी-लखनऊ एक्सप्रैस, ये ट्रेनें दस से बारह और सोलह घंटे तक बरौनी में पड़ी रहती हैं। कटिहार में डबल पीट लाइन है और अपनी कैपेसिटी के अनुसार दस ट्रेनों की सफाई वह पीट लाइन कर सकती है। इन ट्रेनो का विस्तार कटिहार तक किया जाए और कटिहार से इसे चलाया जाए। आपको पता है कटिहार से जोगबनी और कटिहार से राधिकापुर का आमान परिवर्तन हुआ, कई नई ट्रेनें चल रही हैं। लेकिन जो हमारी पुरानी ट्रेनें थीं, वे हमसे छीन ली गई हैं। इसलिए हमारा आग्रह है कि हमारी पुरानी ट्रेनें बहाल की जाएं। मैं मांग करता हूं कि जो नई गाड़ियां आपने इसमें इंट्रोडयूस नहीं की हैं, उनमें जोगबनी-सूरत, जोगबनी-देहरादून, जोगबनी-रांची और कटिहार से बंगलौर के लिए आप ट्रेनें चलायें।

सभापति महोदया : आपका समय हो गया है। अब आप समाप्त कीजिए।

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैडम, मैं दो मिनट में समाप्त कर दूंगा और शेष स्पीच ले कर दूंगा।

जो इम्पॉर्टेन्ट प्वाइंट्स हैं, उन्हें मैं यहां कह देना चाहता हूं।

सभापति महोदया : आप एक मिनट में समाप्त कीजिए और शेष ले कर दीजिए। आप तो बहुत होशियार मैम्बर हैं।

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं अभी समाप्त करता हूं। आपने पचास जंक्शंस को विश्वस्तरीय बनाने के लिए चुना है। लेकिन पटना को आपने अपनी आंखों से ओझल कर दिया। बहुत अच्छा होता कि आप एक आदर्श बदला देते और पटना को उसमें शामिल करते, पटना को भी आप उनमें रखते। हमने तो कटिहार के लिए कहा है।

इसके अलावा मैं मागं करता हूं कि सेमापुर, कुर्सोला, काढ़ागोला स्टेशन में रोशनी की और व्यवस्था की जाए। कटिहार, मनिहारी, बलुआघट्टी रेल खंड का विस्तार वाया आमदाबाद, भालुकारोड तक किया जाए, जिससे पश्चिम बंगाल के लिए एक दोहरा ट्रेन मार्ग भी हो जाए।

कटिहार में गौशाला रेलवे गेट पर ओवरब्रिज की मांग मैं पिछले छः सालों से कर रहा हूं, लेकिन वह काम पूरा नहीं है। मुझे आशा है कि आपकी ममताभरी नजर इस पर पड़ेगी और बिहार सरकार इसमें आपको सहयोग करने के लिए तैयार है।

सभापति महोदया : आप पेपर्स ले कर दीजिए।

*__श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार)__ मैं 2009-2010 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । अध्यक्ष महोदया, मैं निखिल कुमार चौधरी, सांसद, कटिहार लोक सभा क्षेत्र से आता हूं । रेल बजट माननीया रेल मंत्री के द्वारा दिनांक 03.07.2009 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया । कटिहार मंडल रेल माननीया रेल मंत्री के बजट से विल्पुत है ।

अतः कटिहार जंक्शन जो सामरिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण स्टेशन है । इसके लिए कुछ अति आवश्यक, महत्वपूर्ण एवं जनकल्याणकारी मांग आपके माध्यम से रखता हूं ।

- कटिहार में रेलवे की सैंकड़ो एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है , इस भूमि पर रेल इंजन के रख-रखाव एक मरम्मती हेतु वार्कशाप रेल स्लीपर का कारखाना लगाया जाए ।
- मनिहारी एवं साहेबगंज के बीच सड़क सह रेल पुल की मांग , बिहार एवं झारखंड की जनता पूर्व से करती आ रही है । यहां सड़क सह रेल पुल का निर्माण कराया जाय ।

नई गाड़ियों की मांगः-

- हावड़ा / सियालदाह से कटिहार के बीच इन्टरसिटी एक्सप्रेस का परिचालन सुनिश्चित किया जाए ।
- दिल्ली से कटिहार के बीच एक नानस्टाप ट्रेन का परिचालन किया जाए ।
- कटिहार से दिल्ली के बीच एक गरीब रथ एक्सप्रेस चलाई जाए ।
- कटिहार से रॉची वाया सनठिया एक नई गाड़ी का परिचालन किया जाए ।
- कटिहार से दक्षिण भारत के लिए एक नई गाड़ी का परिचालन किया जाए ।
- कटिहार से राधिकापुर तथा कटिहार से जोगबनी रेल खंड का आमान परिवर्तन से पूर्व कुछ महत्वपूर्ण एवं आवश्यक गाड़ियों का परिचालन होता था । आमान परिवर्तन के कार्य हेतु इन गाड़ियों का परिचालन बंद कर दिया गया था, जिनका पुनः परिचालन नहीं किया गया । मेरी मांग है कि निम्नलिखित गाड़ियों का परिचालन पुनः सुनिश्चित किया जाए ।

क. कटिहार -सिलीगुड़ी यात्री सवारी गाड़ी (651-652)

ख. कटिहार- बारसोई यात्री सवारी गाड़ी (653-654)

ग. कटिहार - जयनगर जानकी एक्सप्रेस ।

गाड़ियों के विस्तारीकरण की मांगः-

वैशाली एक्सप्रेस तथा वरौनी लखनऊ एक्सप्रेस जो पूर्व में कटिहार से चला करती थी वर्तमान में इन गाड़ियों का परिचालन बरौनी से हुआ करता है । उक्त गाड़ियां बरौनी में क्रमशः 16.15 घंटा एवं 12 घंटा अनावश्यक रूप से खड़ी रह जाती है । मेरी मांग है कि इन गाड़ियों को पुनः कटिहार जंक्शन तक विस्तारित किया जाए । कटिहार तक विस्तार करने से इन गाड़ियों के परिचालन में किसी प्रकार की कोई असुविधा नहीं होगी तथा निश्चित समय पर कटिहार में सफाई के पश्चात गाड़ियां सही-समय पर बरौनी पहुंच जाएगी ।

माननीया रेल मंत्री द्वारा आलीपुरद्वार-रांची एक्सप्रेस (5761-5762) जो वाया मालदा होकर चलती थी का विस्तार गोहाटी तक किया गया है । मेरी मांग है कि उक्त गाड़ी को बारसोई से सनौली के रास्ते कटिहार लाया जाए एवं पुनः कटिहार से लाभा, कुमेदपुर के रास्ते मालदा ले जाया जाए तो काफी कम समय में एवं बहुत ही कम व्यय के साथ कटिहार, पूर्णियां, अररिया के यात्रियों को झारखंड के लिए एक गाड़ी मिल जायेगी साथ ही साथ रेल के राजस्व में भी वृद्धि होगी ।

गाड़ियों के ठहराव की मांगः-

बारसोई रेल जंक्शन में निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए ।

राधिकापुर-सियालदाह एक्सप्रेस (3145-3146) का ठहराव आजमनगर स्टेशन में दिया जाए ।

डिब्रुगढ़ - अमृतसर (5647-5648) एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस (5651-5652) , दादर एक्सप्रेस वाया मालदा (5647-5648) , पूरी एक्सप्रेस (5639-5640), गोहाटी एर्नाकुलम एक्सप्रेस (2507-2508), गौहाटी-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस (2515-2516), गोहाटी-जोधपुर-बीकानेर एक्सप्रेस (5631-5632)

काढ़ागोला स्टेशन के पास लक्ष्मीपुर-भंडारतल सिक्खों का एक प्रसिद्ध धर्मस्थल है । उक्त धर्मस्थल के दर्शन हेतु देश के सभी भागों से लोग आया करते हैं। मेरी मांग है कि उक्त स्टेशन पर नार्थ ईस्ट (2505-2506) एवं अवध-असम (5609-5610) का ठहराव दिया जाए ।

तेलता, सुधानी एवं प्रखण्ड मुख्यालय प्राणपुर स्टेशन में महानन्दा एक्सप्रेस (4083-84) तथा अवध असम एक्सप्रेस (5609-5610) का ठहराव दिया जाए ।

काढ़ागोला, कुर्सोला, सेमापुर तथा बरारी कृषि प्रधान क्षेत्र है , यहां किसान प्रचुर मात्रा में केला, मक्का एवं मखाना की खेती करते हैं, अतः मेरी मांग है कि काढ़ागोला स्टेशन में माल ढुलाई हेतु रेक प्वांइट की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए ।

सेमापुर, कुर्सोला एवं काढ़ागोला स्टेशनों में जेनरेटर / सौर ऊर्जा से रोशनी की व्यवस्था की जाए तथा महिला /पुरूष प्रतीक्षालय की व्यवस्था के साथ-साथ कम्प्यूटरीकृत उद्घोषणा यंत्र की व्यवस्था की जाए ।

कटिहार जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन का दर्जा दिया जाए ।

कटिहार -मनिहारी - बलुआघट्टी रेल खंड का विस्तार वाया आमदाबाद, भालुकारोड तक किया जाए ।

कटिहार में गौशाला रेलवे गेट एवं भगवान चौक रेलवे गेट पर रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए ।

कटिहार रेल मंडल अन्तर्गत दालकोला एवं तेलता स्टेशन के बीच हजियार में हॉल्ट दिया जाए ।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं ।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): सभापति महोदया, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट पर बोलने का अवसर दिया। इस बजट पर मैं सबसे पहले रेल मंत्री को, कांग्रेस यूपीए की सरकार को बधाई देता हूं[BS69]।

मैं इस बात की भी बधाई देता हूं कि जिस तरह से पूरी दुनिया आर्थिक मंदी से गुजर रही है और जिस तरह से मूल्य वृद्धि हो रही है, स्वाभाविक है कि उस दबाव के बावजूद भी रेल किरायों और माल-भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है। निश्चित तौर पर देश की जनता को राहत देने वाला यह रेल बजट है। मैं इस बात के लिये भी बधाई देता हूं कि पिछले दिनों पूर्व रेल मंत्री ने छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू किया, उसका भी दबाव पड़ा। उसके बावजूद...(व्यवधान)

कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री

(श्री श्रीप्रकाश जायसवाल): सभापति महोदया, माननीय सदस्य की मेडन स्पीच है।

श्री जगदम्बिका पाल : नहीं, मैं पहले राष्ट्रपति के अभिभाषण के धन्यवाद प्रस्ताव पर बोल चुका हूं। माननीय मंत्री जी मेरे सपोर्ट में कह रहे हैं।

सभापति महोदय : चूंकि आपने कहा, इसलिये 4-5 मिनट का समय और दूंगी।

श्री जगदम्बिका पाल : मैं इसलिये भी बधाई देता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने इनोवेटिव फाइनैंसिंग की बात की है। यहां तमाम प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों द्वारा सवाल उठाया गया है और प्रतिपक्ष और सभी ने प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से इस बजट का स्वागत किया है। इसके अलावा प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों ने श्वेत पत्र की बात भी उठायी है जिसके बारे में रेल मंत्री जी ने और पूर्ववर्त्ती रेल मंत्री ने अपनी बात से जवाब दिया है।

सभापति महोदया, जहां तक खर्चे की बात है, यहां कहा गया कि पैसा कहां से आयेगा? रेल की आय 27 पैसे पैसेंजर्स से होती है, 65 पैसे माल-भाड़े से होती है। वेतन-भत्ते पर 27 पैसे खर्च होता है, पेंशन देनदारियों पर 11 पैसे, ईंधन पर 17 पैसे, पूंजी फंड पर 15 पैसे, विविधि फंडों पर 8 पैसे, लाभांश पर 7 पैसे, विकास फंड 3 पैसे और भंडारण पर 4 पैसे खर्च होता है। इन सब के बावजूद इतनी घोषणायें हुईं, उनके द्वारा कमिटमेंट की बात हो रही है। मैं यू.पी.ए. चेयरपरसन श्रीमती सोनिया गांधी और प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने इतना बजटरी सपोर्ट दिया है। जहां तक अंतरिम बजट की बात है, 10 हजार करोड़ रुपये की सपोर्ट थी। उसमें 5 हजार करोड़ रुपये मिलाकर उसे 15 हजार करोड़ रुपया किया है। 15 हजार करोड़ रुपया इनफ्रास्ट्रक्चर और डेवलेपमेंट के लिये किया है। मैं समझता हूं कि पहली बार स्टीरिओ से हटकर मानवीय संवेदनाओं पर आधारित यह रेल बजट है। कांग्रेस आम आदमी के लक्ष्य को लेकर चली थी और जब डा. मनमोहन सिंह जी की सरकार बनी, तो रेल मंत्री उसे मां, मिट्टी और मानुष के रूप में लेकर आयी है। उन मानवीय संवेदनाओं का इस

बजट में समावेश किया गया है।

सभापति महोदया, अभी तक रेल केवल पटरियां बिछाने, रेल के डिब्बे बनाने, स्टेशन का निर्माण करने और रेलगाड़ियों में सफर कराने का काम करती थी लेकिन पहली बार इस कार्य से हटकर 14 लाख कर्मचारियों के बारे में सोचा है। जब उन्हें रात के दो बजे मीमो मिलता है और अपनी पैसेजर या गुड्स ट्रेन लेकर चलते हैं और दूसरे दिन लौटते हैं, उन्हें अपने बच्चों के भविष्य के बारे में चिन्ता होती है, उन लाखों लोगों की आशाओं और उनकी भावनाओं की कद्र की है जिनकी आंखो में एक सपना होता है। जब दुनिया सोती है, वे रात को ट्रेन लेकर चलते हैं, चाहे पैसेंजर ट्रेन हो या गुड्स ट्रेन हो। वे चाहते हैं कि उनके बच्चे डाक्टर बने, उनकी बेटी नर्स बने ताकि वे अपने पैरों पर खड़े हो सकें, उनके लिये बड़ा काम किया है। इस सब के लिये पैसा कहां से आयेगा? इसलिये इनोवेटिव फाइनैंसिंग की बात कही गई है।

सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने साफ कह दिया है कि वे रेल की किसी जमीन का निजीकरण नहीं करने जा रहे हैं। हम केवल पी.पी.पी. के माध्यम से चलाने की अनुमति देंगे। वह हमेशा रेल की सम्पति रहेगी। यह अपने आप में एक ऐतिहासिक कदम है। शायद एन.डी.ए. और बी.जे.पी. इस बात की आलोचना कर रहे थे। वे भूल गये थे कि वे डिविडैंड नहीं दे पा रहे थे और उस समय निजीकरण की बात चल रही थी...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आपको बोलते हुये पांच मिनट हो गये हैं।

श्री जगदम्बिका पाल : सभापति जी, अभी तो मैंने शुरु किया है।

सभापति महोदया : मैं मास्टर हू, तभी मैंने आपको याद दिला दिया है।[s70]

17.55 hrs.

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

अगर आज भाजपा, एनडीए की सरकार होती तो निश्चित तौर पर रेलवे निजी क्षेत्र में चला जाता। भाजपा, एनडीए की सरकार के बाद हमें जो रेलवे विरासत में मिली थी, जब घाटे का बजट चल रहा था उसे हमारी कांग्रेस, यूपीए की सरकार के पिछले रेल मंत्री जी ने घाटे से उबारा और लाभ में लाये। हमें डिविडेंड दिया और पूरी दुनिया ने यह माना कि इतना बड़ा प्रतिष्ठान सरकारी सेक्टर, पब्लिक सेक्टर में भी लाभ में चल सकता है। आज पूरी दुनिया मंदी के दौर से गुजर रही है। हमने वर्ष 2008-09 में भी लाभांश की पूर्ण देनदारी 4,717 करोड़ रूपए दी है। सरप्लस में इस गिरावट के बावजूद हम वर्ष 2009-10 में उच्च लाभांश की देनदारी को चालू वित्त वर्ष में 5,479 करोड़ रूपए देने जा रहे हैं। इस बार हम 762 करोड़ रूपए लाभांश अधिक देंगे, जबकि चालू वित्त वर्ष में रेलवे के सरप्लस में 3,000 करोड़ रूपए की गिरावट आयी है। वर्ष 2008-09 में हमारा सरप्लस 17,400 करोड़ रूपए का था और आज वर्ष 2009-10 में हमारा सरप्लस 3199 करोड़ रूपए का हो गया है। किसी बजट का मूल्यांकन कैसे होगा, या तो इसे देश की जनता करे, या इसे प्रेस और मीडिया के लोग करें, या स्टॉक एक्सचेंज मार्केट करे। मैं समझता हूं कि इस बजट को देश की जनता ने भी सराहा है। सारे मीडिया ने लिखा है कि ममता ने ममता बहायी, ममता ने सौगात दी। आप स्टॉक एक्सचेंज का सेंसेक्स देखिए, जिस दिन रेल बजट प्रस्तुत हुआ था, उस दिन शाम को उसमें 254.56 अंको का उछाल आया था और यह अपने आप में एक रिकार्ड है। यह निचले स्तर पर जब था तो यह 14,499.74 था और शाम को 14,913 पर बंद हुआ। यह बजट उस समय आया है जब इंटरनेशनल मार्केट में डीजल और पैट्रोल के दाम बढ़ाने की बाध्यता थी। इनके दामों में वृद्धि हुई है। आज पूरे देश में 80 परसेंट ट्रांसपोर्टेशन ट्रकों से होता है और उन्होंने तुरन्त भाड़ा 6 से 8 परसेंट तक बढ़ा दिया। आज डीजल के दामों में बढ़ोत्तरी से वह बोझ रेल पर भी आया है। मैं अपनी सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि दामों में वृद्धि के बावजूद भी माल ढुलाई के भाड़े में कोई वृद्धि नहीं हुई है। अब निश्चित तौर से रेल ढुलाई का काम बढ़ेगा, लेकिन मैं मिनिस्ट्री ऑफ सरफेस ट्रांसपोर्ट से यह कहना चाहूंगा कि जो गोल्डन कॉरीडोर बनाया जा रहा है, उसकी ओवर लैपिंग न हो। मेरा सुझाव है कि मिनिस्ट्री ऑफ सरफेस ट्रांसपोर्ट से बात करके एक समन्वय स्थापित किया जाए।

महोदय, अब मैं थोड़ी सी बात उत्तर प्रदेश की करना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश से उत्तरांचल अलग हो गया है और यह बात ध्यान देने योग्य है। शायद समय की कमी की वजह से माननीया मंत्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है। आज यदि पूरी दुनिया में हिन्दुस्तान की पहचान है तो वह ताजमहल से है या फिर बुद्धिस्ट सर्किट से है। सारनाथ, कुशीनगर, देवरिया आज पूरा का पूरा बुद्धिस्ट सर्किट है। सिद्धार्थ नगर में मेरे लोकसभा क्षेत्र में उनकी जन्मस्थली कपिलवस्तु है, श्रावस्ती है। इस बुद्धिस्ट सर्किट पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। आज स्थिति यह है कि गोरखपुर में नेपाल का ट्रैफिक, बिहार का ट्रैफिक, पूर्वी उत्तर प्रदेश का ट्रैफिक है, लेकिन गोरखपुर को न तो वर्ल्ड क्लास के स्टेशन में लिया गया और न ही मॉडल स्टेशन में लिया गया है। गोरखपुर से गोण्डा जो मीटर गेज है, जिससे बुद्धिस्ट सर्किट का टूरिस्ट आता है, उसको ब्रॉड गेज करने के संबंध में कोई प्रोविजन नहीं हुआ है, इसे किया जाना चाहिए। शायद वक्त की कमी थी, लेकिन माननीया मंत्री जी को अब उस पर विचार करना चाहिए। आज अगर हमें दुनिया भर के भगवान बुद्ध को मानने वाले लोगों को आकर्षित करना है तो इसे करना होगा। आज गोरखपुर से लखनऊ जो डबल लाइन हो रही है, वह अपने इंटरनल रिसोर्सेज से हो रही है। इसे भी बजटरी प्रोविजन का सपोर्ट मिलना चाहिए। आज वहां रेल लाइन की यूटिलाइज्ड कैपेसिटी 100 परसेंट हो गयी है। आज लखनऊ से आगे कानपुर तक यह 100 परसेंट हो गयी है। आज वहां डबल लाइन बनाना रेलवे और यात्रियों दोनों की आवश्यकता है। उस बुद्धिस्ट सर्किट को चाहे कुशीनगर, सारनाथ, श्रावस्ती, कपिलवस्तु को जोड़ने के लिए, मीटर गेज से ब्राडगेज किया जाए। नौगढ़ जो सिद्धार्थ नगर का स्टेशन है उसे मॉडल स्टेशन बनाया जाना चाहिए। जितनी गाड़ियां गोरखपुर से चलती थीं, वे बिहार चली गयीं। आज गोरखपुर में सबसे ज्यादा ट्रैफिक है, 100 परसेंट ट्रैफिक है, इसलिए वहां पर ट्रेनें बढ़ायी जानी चाहिएं। यहां पर केवल एक साप्ताहिक सुपर फास्ट ट्रेन है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

18.00 hrs.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir, I propose that the time of the House may be extended upto 8 p.m.

MR. CHAIRMAN : Is it the pleasure of the House that the time of the House be extended upto 8 p.m.?

SEVERAL HON. MEMBERS: YES.

MR. CHAIRMAN: Shrimati Meena Singh may speak now.

श्रीमती मीना सिंह (आरा): माननीय सभापति जी, सबसे पहले मैं आपका आभार प्रकट करना चाहूँगी कि आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। मैं नई सांसद हूँ। मुझे बजट की बारीकियों का ज्ञान नहीं है परंतु मैं बजट को जितना समझ पाई हूँ, उससे ऐसा लगता है कि ममता दीदी का ध्यान बजट तैयार करते समय खास तौर से बंगाल पर केन्द्रित था। चाहे वह नई ट्रेन चलाने की बात हो, आदर्श स्टेशन बनाने की बात हो या नई रेल लाइन की बात हो, बजट में हर जगह कोलकाता, स्यालदाह और पश्चिम बंगाल ही छाया हुआ है। ममता दीदी बंगाल में ज्यादा काम करें, मैं इसका विरोध नहीं करती परंतु न जाने क्यों हमारे प्रांत बिहार से रेल मंत्री जी नाराज़ दिखीं। बिहार के लिए कुछ भी खास नहीं दिया गया है। यहां तक कि पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा जो घोषणाएँ पूर्व में की गईं, उन पर भी रेल मंत्री जी चुप रहीं। आरा-सासाराम रेल लाइन बनकर तैयार है। जल्दबाजी में आदरणीय लालू जी ने चुनाव घोषणा के पूर्व उस रेल खंड पर मालगाड़ी चलवाकर उसका उद्घाटन भी कर दिया था। यह अलग बात है कि लालू जी को उस चुनाव में लाभ नहीं मिला, परंतु उसके बाद से आज तक उस पर कोई ट्रेन नहीं चल रही है। ...(व्यवधान)

मुझे आपके माध्यम से ममता दीदी से आग्रह करना है कि पटना आरा सासाराम होते हुए वाराणसी तक एक ट्रेन चलाई जाए। मैं रेल मंत्री जी को यह अवश्य बताना चाहूँगी कि यह रेल लाइन मेरे तथा लोक सभा की माननीय अध्यक्ष के निर्वाचन क्षेत्र को जोड़ती है। मुझे पूरी उम्मीद है कि मेरा नहीं, अपितु अध्यक्ष महोदया जी का ख्याल रखते हुए अवश्य ही इस रूट पर मंत्री जी ध्यान देंगी।

एक दूसरा आग्रह है कि देश में 309 आदर्श स्टेशन बनाने की बात इस बजट में की गई है। बाबू कुँवर सिह जी महान स्वतंत्रता सेनानी थे। उनकी जन्मभूमि आरा में उनके सम्मान में आरा स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाए। एक अंतिम मांग मैं ममता दीदी से करना चाहूँगी कि आरा स्टेशन पर संपूर्ण क्रांति एवं पटना राजधानी का ठहराव कृपा करके दिया जाए। मैं अपनी बात समाप्त करूँ, उससे पहले माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहूँगी कि आप रेल मंत्री से पूर्व एक महिला हैं। महिलाएँ गन्दगी पसंद नहीं करतीं। आजकल तो राजधानी एक्सप्रैस जैसी ट्रेनें भी गन्दगी का शिकार हैं - चाहे उनके शौचालय हों, बिस्तर हों, सबका बुरा हाल है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

डॉ. तरुण मंडल (जयनगर): माननीय सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद दूँगा क्योंकि इस सदन में पहली बार बोलने का मौका हमें आपने दिया। मैं बहुत खुश हुआ था आज जब ज़ीरो आवर में वेस्ट बंगाल की पी टी टी आई कठिनाइयों से संबंधित मेरा नोटिस एक्सैप्ट हो गया था और मैं सोच रहा था कि आज मुझे बोलने का मौका मिलेगा, मगर न जाने क्यों मुझे बोलने का मौका नहीं मिला।

मैं सबसे पहले अपनी रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत अभिनन्दन करना चाहूँगा। जैसे एक आदर्श माँ होती है, वह सभी बच्चों को समान रूप से प्यार देती है। [b71]

किसी भी बच्चे को वह ज्यादा नहीं देती है, किसी को कम नहीं देती है। उनका रेलवे बजट बहुत ही कप्रेहेंसिव और वेल-बैलेंस्ड है। कश्मीर से कन्याकुमारी और अगरतला-असम से गुजरात तक उनकी एक समान दृष्टि है। देश में आर्थिक मंदी के बावजूद भी आम जनता के लिए उन्होंने रेल बजट बनाया है Which is examplary.

महोदया, रेल मंत्री जी ने सभी राजनीतिक पार्टियों और सांसदों से सुझाव मांगे थे, जिनमें से अधिकांश सुझावों को उन्होंने स्वीकार कर लिया है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं।

महोदया, मैं इस बात से सहमत नहीं हूं कि सभी कुछ बंगाल को दिया गया है। मैं सुंदरबन से आया हूं, जो कि आइला से प्रभावित है। वहां अभी तक रेल लाइन नहीं पहुंची है। She accepted some proposals of these areas for which I am grateful. रेलवे एक बढ़ती हुई नदी है। इसलिए आने वाले दिनों में हर जगह रेलवे ट्रेक पहुंचेगा। This is may belief.

महोदया, बजट में पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप को लाया गया है। यह देखने में ऐसा लगता है कि यह आम जनता के लिए अच्छा होगा, लेकिन जो लोग इसमें पैसे डाल रहे हैं, उनका मोटिव पैसे बनाना है। जिस कार्य को पीपीपी द्वारा किया जाता है, उसमें आम जनता को ज्यादा पैसा देना होगा। जबकि सरकार द्वारा किए गए कार्य में ऐसा नहीं होता है। ममता जी ने कहा है- Social viability should take over economic viability for the development of our aam janta. पीपीपी के ऊपर ज्यादा ध्यान देने से हमारी सोशल वायबिलीटी कम हो जाएगी। Railways is the biggest profit earning enterprise of government which gives money to General Budget. Railways itself can bring up these projects with its own money instead done by PPP.

महोदया, छठे वेतन आयोग की सिफारिश थी कि रेलवे को कार्पोरेशन बना दिया जाए तथा एनडीए के समय में राकेश मोहन कमेटी ने रेलवे को डिवाइड करके प्राइवेट बनाने का सुझाव दिया था, इन सुझावों को नहीं मानना चाहिए।

महोदया, रेलवे की बोगीज़ में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। आनबोर्ड और आउटबोर्ड सेफ्टी अच्छी होनी चाहिए। रेलवे में लालफीताशाही, ब्यूरोक्रेसी, करप्शन और पिलफ्रेज को रोकने की आवश्यकता है। रेलवे कर्मचारियों की डिमान्ड को भी पूरा किया जाना चाहिए। रेलवे में इम्पलायमेंट जनरेशन जरूरी है। रेलवे एक वायबल इन्टरप्राइज है, इससे सरकार को रैवेन्यू भी जाता है। I would request the hon. Railway Minister that the number of employees in the Railways should increase from 14 lakhs to 20 lakhs. By Vision 2020, the number of railway employees should be at least 20 lakhs.

My last submission is this. मंत्री जी ने रेलवे के लिए मेडीकल और नर्सिंग कालेज बनाने का प्रस्ताव किया है। मैं यह कहना चाहूंगा कि चाहे आप यह प्रोजेक्ट करें, लेकिन किसी भी छात्र से कैपीटेशन फीस नहीं ली जानी चाहिए। Merit should be the only criterion to give admission in any medical colleges.

महोदया, despite these observations मैं रेल मंत्री को इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं और आपको भी धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री लालू प्रसाद (सारण): सभापति महोदय, हमारी बोलने की इच्छा नहीं थी, लेकिन मैं देख रहा हूं कि बहस गलत दिशा में जा रही है। माननीय मंत्री जी के बजट भाषण से कई तरह की आशंकाएं सदन के माननीय सदस्यों को और सदन के बाहर बैठे हुए लोग, जिनकी रेल मंत्री के रूप में विफलता रही है, इतिहास और बाहर के लोग गवाह एवं साक्षी हैं कि भारतीय रेल जीवन रेखा है। इफ्रास्ट्रक्चर में भारतीय रेल की उपेक्षा नहीं का जा सकती। भारतीय रेल के बारे में लालू प्रसाद को कुछ कहना नहीं है, एनडीए गवर्नमेंट के समय में जो भारतीय रेल भारत सरकार का डिवीडेंड देने में चूक गई थी, यह इतिहास है, रिकार्ड की बात है। उस समय कौन मंत्री थे, कौन लोग थे और उसके बाद कौन मंत्री रहे हैं। तब डाक्टर राकेश मोहन कमेटी बनी थी, उस कमेटी ने काफी जांच-पड़ताल करने के बाद यह पाया था कि रेलवे की जो मौजूदा हालत है, सिर्फ मौजूदा ही नहीं, अगले 25 साल में भारतीय रेल का दीवाला पिट जाएगा, जिसे अंग्रेजी में बैंकरप्टसी कहते हैं। इसलिए भाड़ा बढ़ाओ और निजी हाथों में भारतीय रेल को सौपों। देश के बेरोजगारों के साथ, पिछड़े वर्गों, एससी, एसटी के बैकलॉग को नजरअंदाज करके 20 परसैंट पदों को समाप्त किया गया, सरंडर किया गया। रेलवे के रिकार्ड में भी है कि उस समय के मंत्री ने प्रधान मंत्री जी से हां में हां मिला कर हामी भर दी। यह पूरा एप्रहेंशन था, यूपीए सरकार के पहले, पूरे 14 लाख कर्मचारी, अधिकारी और पदाधिकारी को यह लग रहा था कि हमें समय पर तनख्वाह मिलेगी या नहीं, हमारी नौकरी रहेगी या नहीं। भाड़ा बढ़ाओ, भाड़ा बढ़ाओ, एकमात्र यही सुझाव आ रहे थे और होते रहे हैं। माफिया गिरोही, पूरे रेलवे बोर्ड से लेकर स्टेशनों तक, बोनाफाइड ट्रेडर्स को रैक नहीं मिलते थे, सारा कुछ फेल था, वैसे समय में मड एवं कीचड़ में फंसे हुए रेल महकमे की जिम्मेदारी हमारे हाथों में, हमारे कंधों पर मिली।

सभापति महोदया, मैंने इसकी समीक्षा की। मैंने बार-बार देश और दुनिया में कहा कि यह जर्सी गाय है - भारतीय रेल, इसे मार कर बैठाया गया है। इस रेल को मड से निकालना है तो हमें व्यापार पर कंसनट्रेशन करना पड़ेगा, इवेज़न को रोकना पड़ेगा। हम जो गतायु सम्पत्तियों को बदलते हैं, हम लदान 68 टन करते थे और चार्ज 15 टन होता था। मूरी से लेकर कोलकाता तक विभिन्न मशीनों पर हमने भारतीय रेल को मालगाड़ी को चढ़ाया और भारी इवेज़न पाया। टर्न एराउंड किया, लोडिंग-अनलोडिंग को, सात दिन में जो लदान होते थे, उसे पांच दिन में परिणीत किया, तब उसका फलाफल हुआ। पूरे रेल परिवार को कॉंफिडेंस में लिया कि हम एक परिवार के रूप में हैं। किसी आफिसर के ट्रांसफर और पोस्टिंग पर हम लोगों ने हस्तक्षेप नहीं किया। जहां जो आफिसर्स थे, उन आफिसर्स को रिसपेक्ट और जिम्मेवारी दी गई। बोर्ड के मेम्बर बनाने के लिए नियम-कायदा बना हुआ है। [S72]

महोदय, जो जनरल मैनेजर रेल भवन के सामने चक्कर लगाते थे कि उन्हें खर्च करने की शक्तियां दी जाएं, हमने पैसेंजर इम्युनिटी के अन्तर्गत पॉवर्स को डिसेंट्रीलाइज कर के तमाम जनरल मैनेजरों को 100-100 करोड़ रुपए व्यय करने की पॉवर्स दीं। ऐसे इंतजाम किए कि

प्लेटफॉर्म को लम्बा बनाया गया। एक इंजन जो 12 डिब्बों को चलाने में जितना फ्यूल खर्च करता था, हमने उतने ही फ्लूल से 24 डिब्बे चलाए, क्योंकि हमने उसी गाड़ी में 12 डिब्बे और जोड़ दिए और 24 डिब्बे की गाड़ी बना दी। किसी को कोई तकलीफ नहीं दी। हमने बजट में भाड़ा घटाया। हमने ऐसा सिर्फ कलकत्ता की सब-अर्बन ट्रेनों में ही नहीं किया, बल्कि महाराष्ट्र में भी ऐसा ही किया। घाटे के बावजूद हमने किराया नहीं बढ़ाया क्योंकि यदि सब-अर्बन रेलों का किराया एक पैसा भी बढ़ाते हैं, तो इन दोनों शहरों के लोग रेलों को आग लगाकर फूंक देते हैं। हर बजट में, हर क्लास में भाड़ा घटाने के बाद, हमारा जो लक्ष्य था, उसके अनुसार हमने कर्मचारियों को बोनस दिया। आज रेलवे के कर्मचारी और अधिकारियों का पूरे देश में वोट करा लीजिए, सभी खुश हैं। verybody was happy. देश के किसान से लेकर के, बी.ए. तक पढ़ने वाली बेटियों को चाहे, किसी भी जाति की बेटी क्यों नहीं हो, फ्री रेलवे पास, 12वीं तक दिया गया। कृषि आउटलैट, शौचालय की साफ-सफाई और सिस्टम को बदलने का काम किया। हमने इस सबको करने के लिए भारत सरकार के सामने हाथ नहीं पसारा कि वह हमें पैसा दे।

डिवीडेंड देने के पहले जो सरप्लस मनी है, ये पता नहीं किस के इशारे पर क्या बात करते हैं, मैं नहीं जानता और मैं नाम भी नहीं लेना चाहता हूं। मैं उनसे भयभीत होने वाला नहीं हूं। लालू यादव या कोई और मंत्री, आंकडों से कोई खेल नहीं कर सकता है, न ममता जी कर सकती हैं और न लालू कर सकता है। जो बजट पेश किया जाता है, जो बजट सैक्शन है, उससे यह बजट आता है। इसे ही हम लोग पढ़कर सुनाते हैं। डिवीडेंड देने के बाद, हमारा एक लाख का सरप्लस था। हमने एक लाख का लक्ष्य बनाया था, लेकिन मंदी के बाद 90-91 पर पहुंचा और उस डिवीडेंड को देने के बाद, बकाया संपत्तियों से मैनटेन करे के बाद, जो खुद मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि वर्ष 2008-09 में जो सरप्लस मनी है, जो लाभांश है, वह मैं पढ़कर सुना देना चाहता हूं। कहां और कैसे कनफ्यूज किया जा रहा है। लालू का पीरियड, आज कोई माने या न माने, भारत के रेलवे के इतिहास में गोल्डन पीरियड के रूप में, स्वर्णाक्षरों में माना जाएगा। आप हमें चाहे कितनी ही गाली दे लीजिए, कितना ही चोर बना लीजिए। मैं जानता हूं कि जो आहत थे, जो घायल थे, जिनकी नहीं चली, जो लोग लालू को चोर बोलते थे, जो लोग लालू को मजाकिया कहते थे, जो लोग चारा घोटाले की बात करते थे, इतना बड़ा एम्परर, इतना महत्व हमारे जीवन में मिला कि देश और दुनिया में भारत का डंका बजा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb.

श्री लालू प्रसाद : महोदय, इस भाषण के अंत में एक अंश व्हाइट पेपर के बारे में लिखा हुआ है, जिसे गलत ढंग से लोग परिभाषित करते हैं। भारतीय रेल का पैसा, डिवीडेंड रिजर्व बैंक में जाता है। वह रेलवे बोर्ड की जेब में नहीं जाता है। अगर किन्हीं के मन में इस बारे में कन्फ्यूजन है, तो मैं मांग करता हूं कि सदन की कमेटी बनाकर, रेलवे बोर्ड के पदाधिकारियों को बैठाकर और जितने भी एकाउंट सैक्शन के अधिकारी हैं, उन्हें बैठाकर बता दो कि यह झूठ है या सच है। इसमें ज्यादा देर नहीं होनी चाहिए। मंत्री जी, ममता जी, मैं आपसे यही मांग करता हूं कि इस बारे में इसी सत्र में बता दिया जाए। अगर किसी ने आपके मन में इंजैक्ट किया है, दूर बैठे हुए उस इंसान को मैं जानता हूं, जो मंत्री रहा है, वह आज जिम्मेदारी वाले पद पर बैठा है। उसके लोग आरोप लगाते हैं। मैं आंख दिखाने गया था। कहते हैं कि लालू ने रेलवे की नौकरी में जमीन लिखाई। [RPM73] यह खा गया, वह खा गया, बेबुनियाद बातों को लोग करते हैं। वही आदमी, जो फेल हुआ है। मैं आपको कभी नहीं कहता कि ममता बनर्जी बेईमान हैं, मैंने हर जगह बोला कि ईमानदार महिला हैं। आप ऐसी भावुकता में न आयें, यह अन्त में जो आपने पढ़ा है, मैं नहीं जानता कि किसने अन्त में इस बात को लोड कर दिया। इससे कन्फ्यूज़न हुआ है। मैं आपके भाषण से पढ़ देता हूं, विगत पांच सालों का व्हाइट पेपर, आर्गेनाइजेशनल, फाइनेंशियल, 2020 विज़न के लिए हम तैयार करेंगे। इसमें अगर लोगों को यह झूठा आंकड़ा लगता है तो सात दिन में बात साफ-साफ आ जानी चाहिए। सीधे सारे लोगों को...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : इसमें इतना क्या है? आपकी हम इज्जत करते हैं। हमने तो आपके खिलाफ कुछ नहीं बोला। यह तो एक परम्परा होती है। हमने तो उसमें भी बोला है कि पांच साल में बहुत सारे प्रोजैक्ट्स पूरे नहीं हुए, हम ब्लू प्रिण्ट लाएंगे। इस बजट में 3-4 चीजें हैं, यह भी बोला। हमने यह भी बोला कि 2020 विज़न के लिए भी हम इसे ले आएंगे। यह भी बोला कि कंडीशन को हम देखेंगे। इसमें तो कोई आपके खिलाफ बात नहीं है।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : हम आपके एंटी नहीं हैं। आपकी बात की इंटेंशन पर मैं ऑब्जैक्ट नहीं कर रहा हूं। आप फिर सुन लीजिए। ...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: आपने कहा, मैं इसीलिए कह रही हूं।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : इसको गलत ढंग से मीडिया में और खासकर के मेरे दांये बैठे लोग, जो मेरे परमानेंट लिटिगेशन के मास्टर हैं। गणेश जी को दूध पिलाने वाले लोगों के साथ बैठे हुए जो लोग हैं, ये जानते हैं कि एक झूठ को 50 बार बोलो तो वह सही लगता है। ये वही लोग हैं, जो इस बात की चर्चा कर रहे थे, सुप्रीम कोर्ट तक गये थे। सुप्रीम कोर्ड ने फटकार लगा दी, वापस करता है कि ऑर्डर पास करो। लालू यादव जमीन लिखा रहा है, बेईमान है। ये खुद बेईमान हैं, दूसरे को बेईमान कहते हैं, यह कलयुग है, यह दुखद है।

रेल से मेरा सेंटीमेंट जुड़ा हुआ है। जिनके मन में कन्फ्यूज़न हो, अंग्रेजी में इसे व्हाइट पेपर कहते हैं, मैं खुद पढ़कर बताता हूं, उन्होंने खुद कहा है, वह ममता जी ने कहा है, मैं जानता हूं कि मीडिया वाले लोग लड़ाते रहते हैं। यह भी बात है कि मैं आपसे क्यों लड़ूं। एक महिला की हम रैस्पैक्ट करते हैं। लेकिन इसका यह मतलब नहीं है कि किसी डर से हम यह बात कर रहे हैं। सदन को मालूम होना चाहिए कि यह पीरियड भारतीय रेल के इतिहास में, चाहे जो भी हमारी व्यवस्था हो, स्वर्ण अक्षरों में लिखा जायेगा। ममता जी से मेरी यही उम्मीद है कि आप इसे आगे बढ़ाइये और रेल को ऊंचाई तक आप ले चलिये। आपने स्वीकार किया है कि हमको बजट बनाने का टाइम नहीं मिला। यह बड़ा नाजुक डिपार्टमेंट है, यह बड़ा सेंसिटिव विभाग है। अगर मेरा एक अंक भी झूठा हो, एक भी जगलरी की जो बात करता है, किसी एक आदमी के मन में भी अगर कन्फ्यूज़न होगा तो रेल के महकमे में बैठे हुए फाइनेंस से लेकर तमाम आफिसरों को आप कल सैट कर दीजिए। ये बतायें कि लालू यादव अंक लिखता है, क्या आप अंक लिखिएगा? क्या हम झूठ बोलेंगे, क्या हम झूठ बोलकर अपनी पीठ

थपथपाएंगे। लेकिन इसमें लिखा गया। लिखा गया तो उसमें हम यही बताते हैं कि किसी न किसी पीरियड को बेस बनाकर अगले 2020 का जो विज़न है, उसमें हम रेल को कहां ले जाना चाहते हैं। बहुत से लोग कन्फ्यूज़न बनाते रहते हैं। यह विज़न रखा ही रह गया। भारतीय रेल की ओर से देने के बाद सैण्ट्रल गवर्नमेंट के तमाम एम्पलाइज़ को 73 दिन का बोनस देना पड़ा। क्या इन्हीं भारतीय रेल के अधिकारियों की, पदाधिकारियों की कोई रैस्पैक्ट पहले कर्मचारियों को थी? यह पीरियड है, यह भारतीय रेल का संकल्प है कि अब डैडीकेटिड फ्रेट कोरीडोर से लेकर वैस्टर्न कोरीडोर से लेकर एग्जिस्टिंग जो लाइंस हैं, उसमें ह्यूज कंजेशन को हटाने के लिए, इसी के प्रैशर के लिए वैस्टर्न कोरीडोर, ईस्टर्न कोरीडोर कवरिंग ऑल पोर्ट्स ऑफ दि कोलकाता, इसको हमने शुरू कराया। प्रधानमंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया, वैस्टर्न कोरीडोर का किया। भारतीय रेल को आपको देखना चाहिए। बिहार में आज बड़ा भारी असंतोष है।[R74]

हमने 55 हजार करोड़ रूपए का प्रोजेक्ट दिया। हमने पक्ष नहीं लिया, लेकिन आजादी के 60 साल बाद तक बिहार के साथ नाइंसाफी हुयी थी। सेंट्रल सैक्टर में कोई उद्योग या उपकरण बिहार राज्य में नहीं था। रेल व्हील बाहर से आते थे, चक्का बाहर से आता था, डब्बा बाहर से आता था, इंजन बाहर से आता था, देश का पैसा विदेश में जाता था। इसको हमने रोका। केरल में, मैडम सोनिया जी के क्षेत्र में, मधेपुरा में, इसके अलावा छपरा की चक्का की फैक्टरी आज एडवांस स्टेज में है।

महोदय, हमने ज्वाइंट वैंचर के द्वारा प्रयास किया। इस मंदी के जमाने में, अपनी शर्तों पर इसे किया, जब कोई आदमी इसमें आना नहीं चाहता था। वह बोलता था कि रेलवे पहले हमें एडवांस रूपया दे दो। हम उसे कैसे दे दें? तब फिर वह रेल बनाएगा। जो आपकी एक्सप्लेनेट्री बजट की कापी है, उसे आप देखिए। बिहार पढ़ता है, अज्ञानी नहीं है। 55 हजार करोड़ रूपए का प्रोजेक्ट दिया, तब समय पर बिहार से हमको जमीन नहीं मिली। हमें यहां स्पेशल लैंड एक्वायर करने के लिए कानून बनाना पड़ा। हमको एलोकेशन क्या मिला? एक लाख, दो लाख या तीन लाख रूपए, जबकि कल-कारखाने के लिए पांच-दस करोड़ रूपए चाहिए। ऐसे कछुआ की गति से प्रोजेक्ट आगे नहीं बढ़ता है। आप इसे ले जाइए। वेस्ट बंगाल की दो संस्था, जेवीजी जो वहां की संस्था है, उसको भी, हैवी इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट में उसको हमने कहा कि इसको टेक-ओवर करें। मोकामा को हमने टेक-ओवर किया, मुजफ्फरपुर को टेक-ओवर किया, डालमियानगर को टेक-ओवर किया। बिहार का गरीब आदमी जो वहां मांग उठा रहा है, 55 हजार करोड़ रूपया का जो हमने प्रोजेक्ट दिया, उसके लिए 1 लाख रूपया, 2 लाख रूपया, मैंने उसको पढ़ा है। बिहार के प्रोजेक्ट को स्लो इंजेक्शन दिया जा रहा है। ऐसे प्रोजेक्ट आगे नहीं बढ़ेगा। इससे कंफ्यूजन बढ़ेगा।

महोदय, रेल जलता है, तो लालू महसूस करता है कि मेरी बॉडी जल रही है। रेल से हमारा सेंटीमेंट जुड़ा हुआ है। हर आदमी रेल को कमजोर समझता है, रेल को रोक देता है, उसमें आग लगा देता है, जला डालता है, रेल लाइन को उखाड़कर फैंक देता है। किसी भी कीमत पर बिहार की लाख उपेक्षा हो गयी, चाहे जिन किन्हीं कारणों से हो, इस बारे में अखबार के लोगों ने हमसे पूछा कि क्या आप आंदोलन करेंगे? हमने कहा कि नहीं, यह पश्चिम बंगाल नहीं है कि हम आंदोलन करें, यह गुर्जर भाइयों का आंदोलन नहीं है कि हम अपनी लक्ष्मी को उखाड़कर, आग लगाकर उसके फेरे करें। हम यह नहीं करने वाले हैं। मैंने उनसे कहा कि मैं ममता जी से मिलूंगा, प्रधानमंत्री जी से मिलूंगा, मॉटेक सिंह जी से मिलूंगा कि इसका उपाय क्या है? केरल में हमने एक कोच की फैक्ट्री दी, तब हमें वहां जमीन मुफ्त में मिली, रायबरेली है, बिहार का डालमियानगर है, मधेपुरा है, मढ़ौरा है, सोनपुर है, ये सब प्रोजेक्ट हैं, अगर पैसा नहीं देंगे, तो कैसे होगा? ईश्वर जानता है, अफसर जानता है, कर्मचारी जानता है, सब कहते थे कि लालू चोर था या बेईमान था, बातें छिपती नहीं हैं। जिस तरह से गंदी हरकत कुछ लोगों के द्वारा की गयी, क्योंकि लालू का फोबिया लोगों के मन से नहीं मिट रहा है। जो फेल हो गया, बिल्कुल ध्वस्त हो गया, वह आदमी आपको फोन करता है कि व्हाइट पेपर ईश्यू कर दो। वह आदमी बोलता है कि लालू के बाद दूसरा रेल मंत्री आएगा, तो कपाट पकड़कर रोएगा। क्या आप रोने वाली हैं? आप तो इन लोगों को रूलाने वाली हैं। आप सीपीएम को रूलाती हैं। हमको सब पता है।

इसलिए आप सात दिनों में सदन की कमेटी बनाइए। अपने एफ.सी. को बैठाइए, फाइनैंस डिपार्टमेंट को बैठाइए, रिजर्व बैंक को लाइए। अगर 90 हजार करोड़ रूपए की कोई इसे जगलरी मानता है, तो वह आदमी जिसने इसे इस तरह से उठाया, कान पकड़कर माफी मांगने के लिए तैयार रहे। अगर हमें गलत पढ़ाया गया है, तो हमारे अधिकारी और पदाधिकारी हमेशा-हमेशा के लिए दोषी हैं, लेकिन कोई दोषी नहीं है। हारवर्ड से लेकर, एनसीएईआर से लेकर, अहमदाबाद से लेकर फील्ड-फील्ड में घूमकर लोगों ने इसकी जांच की है। क्या ये लोग हमें यहां बैठने देते, आचार्य जी हमें बैठने देते? लेकिन लालू पिछड़े घर से आता है इसलिए जितनी मर्जी गाली दे दीजिए। कुछ रहे या नहीं, कोई बात हो या नहीं हो, दूध का दूध, पानी का पानी। आपने जो बोल दिया, हमने बोल दिया, कम नहीं किया, नैक्स्ट टू आर्मी रेलवे के पास अपनी लैंड है। क्या आप एक इंच जमीन दे सकती हैं, एक चाय की दुकान किसी को दे सकती हैं? यह सब आपका बनाया हुआ है, आपका मतलब कौन होटल देगा, कौन मोटल देगा, कौन जमीन को सैटल करेगा। कौन देगा? रेल मंत्री देगा? रेल मंत्री नहीं देता। माफिया गिरोही, रेलवे में ऐसे लोग जहां भी हों, उन्हें देखिए। अगर आप मांगेंगे तो हम सहयोग करने के लिए तैयार हैं। आपको पहले से अनुभव है। मैडम, आपको खुद मालूम है। आपके समय में खुद आप डिविडैंड देने में चूक गई थीं।...(व्यवधान) आप हमें अपनी तकलीफ को थोड़ा बोलने दीजिए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Lalu ji, you have made your point. Everybody is convinced.

â€¦(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैं इनके खिलाफ कुछ नहीं बोल रहा हूं। सारी खुली किताब है। डिविडैंड नहीं देना, राकेश मोहन कमेटी बनना, फिर क्या सुझाव आया। यूपीए गवर्नमैंट में हमें फ्री हैंड मिला। प्रधान मंत्री जी और सोनिया जी, जहां तक ये सब लोग थे, मेरा सीना ऊंचा था। यह टर्न एराउंड की कहानी, हारवर्ड में कल तक इंडियन रेलवे बाजार में, दुनिया के बाजार में आउट ऑफ मार्किट था। जब मैं बजट पेश कर रहा था, हम बाजार से, दुनिया से जिस इंटरस्ट पर पैसे लेते थे, इंटरस्ट के रेट घट गए कि हमसे लें। वेस्टर्न कॉरीडोर के बारे में बताना

चाहिए। आप अपने जवाब में बता दीजिए। जायका से पैसे मिलने थे, जापान से पैसे मिलने थे। हम जापान सैर-सपाटा करने नहीं गए थे। पहली खेप के पैसे मिले या नहीं और यदि नहीं मिले तो आप क्या इंतजाम कर रही हैं। वेस्टर्न कॉरीडोर के बारे में आपके भाषण में है कि यूपी से जा रहा है। यूपी से नहीं, दिल्ली टू मुम्बई फर्स्ट फेज़, लुधियाना से हावड़ा फर्स्ट फेज़ में हम कम्प्लीट करने के बाद ले जाएंगे। हम मुम्बई से चेन्नई ले जाएंगे, चेन्नई से हावड़ा, फिर आगे इन बातों को देखेंगे। जायका, नो जायका, जापान ने दिया, नहीं दिया और यदि नहीं दिया तो क्या इंतजाम कर रहे हैं। आपको यह लोगों को बताना पड़ेगा। ईस्टर्न कॉरीडोर में हमारा जो सरप्लस है, हमने कहा कि वह अपने पैरों पर खड़ा होगा। अभी देखिए, खर्च बढ़ता जा रहा है, 92 प्रतिशत हो गया। आमदनी घट रही है, लदान कम हो रहा है, मंदी भी एक कारण है। मैं आपको यह नहीं बोलता कि आपने डेढ़ महीने में कम कर दिया। हमारा लक्ष्य है। सीमेंट, लोहा, कोयला, कभी कोयला नहीं दिया जाता। एक्सपोर्ट वाले हमारा समूचा आयरन ओर बाहर ले जा रहे हैं। हमने रेट्स ठीक किए थे। हमें मालूम हुआ कि रेट्स घट गए हैं। हमें रेल में तीन-चार हजार करोड़ रुपये का घाटा हो जाएगा। लदान, व्यापारियों को फ्रेंडली कहा कि आइये, जो आयरनओर बाहर जा रहा है, दुनिया में लोहे के जो दाम बढ़ रहे हैं, हम ढुलाई करेंगे, हमें उसका दाम कम नहीं करना चाहिए। हमें किसी ने कहा कि रेट कम हो रहे हैं, तीन-चार हजार करोड़ रुपये। मैडम, बुरा मत मानिये, रिवर्स हो जायेगा, हम बराबर पर पहुंच जायेंगे। हम फिर बैकगियर में चले जायेंगे। आपको मालूम है कि यह ऑन-गोइंग स्कीम है। सदन के लोगों को मालूम होना चाहिए कि 46 हजार करोड़ रुपये की ऑन-गोइंग रेलवे लाइन पहले से थी। इलैक्शन आया, पास कर दो, सर्वे का शिलान्यास हो जाता था। 46 हजार करोड़ रुपये पहले की लायबिलिटी है । 25 हजार अनमैन्ड गेट हैं जहां ओवरलुक हो जाता है तो कट जाते हैं।[NB75]

बछिया दब जाती है। बसों में सब खत्म हो जाते हैं, इसलिए आपको मैन कराना पड़ेगा। आपको लगातार इन चीजों को देखना पड़ेगा। ठीक है, आपने कह दिया कि हमारी डबलडैकर गाड़ी चलेगी। यह गाड़ी कहां से कहां तक चलेगी? कोलकाता के रूट वाली ट्रॉम गाड़ी नहीं है। कोलकाता वाली ट्रॉम गाड़ी नहीं है, जो झुन-झुन कर चलती है। एक रूट पर आप उसे चलायेंगे तो छः टाइम नीचे चली जायेगी और बिजली की लाइन इसके बगल में है। कहीं-कहीं पहाड़ों की टनल है। यह गाड़ी फंस जायेगी। आपको रेलवे के अधिकारी या जिन ज्ञानी लोगों को हमने हटाकर जहां-तहां भेज दिया था, हमने सुना है कि वह फिर आपके यहां आ गये हैं। अब नाम लेने से कोई फायदा नहीं है। एक से एक थिंक टैंक जैसे लोग हैं और इधर से उधर घूमते रहते हैं कि मंथली कोई सेल में हो जाये। सब काम सोच विचार करना चाहिए। आप जरूर व्यस्त रहती हैं। लोगों को व्यस्त रहना चाहिए। हम जब रेल मंत्री थे तब रेलवे के काम में इतने व्यस्त हो गये थे कि पांच साल तक मेरा बिहार से कांटेक्ट ही खत्म हो गया था। ...(व्यवधान) आप बताइये कि कोई बीजेपी का मैम्बर हो, एमएलए हो, कोई भी पार्टी हो, लालू यादव ने भेदभाव नहीं किया। एलोकेशन फार्मूले पर होता है। लेकिन हमने बढ़ा-बढ़ाकर दिया। रेल का ठहराव दिया, सब कुछ दिया। हमने देखा कि 15-20 गाड़ियां जो बिहार से भी निकलती थीं, उन गाड़ियों को छोड़ दिया गया। लोगों में इस बारे में आक्रोश है । हमने मैम्बर (ट्रैफिक) को फोन किया था कि ये कैसे छोड़ दिया, क्या फैक्ट्स हैं, बताइये, बिना फैक्ट्स जाने क्यों छोड़ दिया? उन्होंने कहा कि इधर-उधर छूट गया होगा, हम इसे ठीक करेंगे। गाड़ी बिहार से बाहर जाती है, कोलकाता जाती है। उसमें गरीब लोग जाते हैं। वे बिहार में जलेबिया मोड़ पर नहीं घूमते। रेल में जाते हैं फिर आते हैं। बिहार के साथ ऐसा हुआ। जितने मेगा प्रौजेक्ट्स हैं, समय पर स्टेट गवर्नमेंट ने हमें जमीन नहीं दी। अब बिहार के पनपने का टाइम आया है, इलैक्ट्रीफिकेशन हो रहा है। आपके अधिकारीगण, मैम्बर (इलैक्ट्रिक) ने देखा है कि हमने बहुत काम किया है। अब गुवाहाटी तक धड़ाधड़ लाइन खींचते जा रहे हैं। वर्ल्ड क्लास में काम हुआ है। लोगों को जो कन्फ्यूजन हो रहा है, तो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बहुत हुए हैं। आप भी कर रही हैं, शायद ही हमने कोई छोड़ा होगा। लेकिन दिल्ली और पटना में हमने प्रयोग किया, तो उसमें अर्बन डिपार्टमैंट आ जाता है, शीला दीक्षित जी आ जाती हैं कि यह परमीशन चाहिए, वह परमीशन चाहिए या बाहर कुछ देकर आइये। फिर कहा गया कि देश में बुलैट ट्रेन चलाइये। फिजिबिलिटी रिपोर्ट की बात हुई। बुलैट ट्रेन की बात व्यावहारिक नहीं है, वह हमारे देश में नहीं चल पायेगी क्योंकि पैसा कौन लगायेगा? अब कोई पैसा थोड़े ही लगाता है। इसलिए सब चीजें देखकर काम करना चाहिए। जिनके मन में कन्फ्यूजन है, अगर हमने नब्बे हजार सरप्लस का कोई अंक बढ़ा-घटाकर दिया है, तो आप हमें बताइये। हम इसके लिए सदन से माफी मांगने के लिए तैयार है। सब कुछ रिजर्व बैंक में डेबिट होता है। जब बजट तैयार होता है, तो उसमें सब कुछ लिखा होता है। बजट कापी में लिखा होता है, पार्लियामैंट में लिखा होता है, कन्वेंशन कमेटी में गया होता है। फिर भी 90 हजार रुपये -90 हजार रुपये कहा जाता है । उधर से कोई फोन कर रहा है कि मैडम हम फेल हो गये हैं और लालू जी पास हो गये हैं। दुनिया में गुरू बने हुए हैं। क्या हम अपने मन से गुरू बने हुए हैं? मीडिया के लोगों ने कहा कि प्रोफेसर लालू, गुरू लालू। यही लोग हमें जोकर भी बनाते हैं। मीडिया के लोगों ने हमें गुरू बना दिया। इसके लिए बहुत लोगों को तकलीफ है। असल में बहुत लोगों को तकलीफ है। ...(व्यवधान) मैडम, आप शांति से रहियेगा। ...(व्यवधान) मैडम, आप शांति से सुनेंगी, तो सब आपको ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. There are other Members who are waiting to speak. [MSOffice76]

श्री लालू प्रसाद : इसलिए सात दिन के अंदर देश के नामी-गिरामी रिजर्व बैंक को बुलाइए, रेलवे बोर्ड को बुलाइए, फाइनेंस मिनिस्ट्री को बुलाइए, सभी जगह कॉपी जाती है और सात दिन में आप बता दीजिए। आपकी नीयत अच्छी भी हो सकती है कि यह आपके समय से होना चाहिए था, लेकिन पांच साल का मेरा जो पीरिएड आपने लिया, वह तो गोल्डेन पीरिएड है, इसी में तो टर्न एराउण्ड हुआ है। इसी को आप बेस बनाना चाहते हैं। हम जो पढ़े-अनपढ़े लोग समझ रहे हैं, इसी को आप बेस बनाना चाहते हैं। हम तो बोल रहे हैं कि जल्दी करिए, किसी के मन में अगर कंफ्युजन हो तो बताइए। गलत है नहीं, जो बोलता है वह फंसेगा, जो एलिगेशन्स लगाता है, जो कंफ्युजन-मास्टर है, वह फंसेगा। रेलवे का काम एकदम फूलप्रूफ होता है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb him.

श्री लालू प्रसाद : यह एक भिन्न डिपार्टमेंट है। रेलवे का जो एलोकेशन बिहार के लिए है, उसे लीजिए। उसके लिए पीएम से मिलिए, प्रणब बाबू से मिलिए। 11वीं प्लान में भी इसके लिए भारी-भरकम राशि का प्रावधान है, उसको लीजिए और बिहार के जो प्रोजेक्ट्स हैं, उनको

चालू कीजिए। देश भर के प्रोजेक्ट्स चालू कीजिए, कोलकाता को भी चलाइए, रायबरेली के प्रोजेक्ट्स को चलाइए, सोनिया जी के क्षेत्र में भी चलाइए, नहीं तो फिर चुनाव आए और वह बात सोनिया जी के खिलाफ जाएगी। वहां केरल में शुरूआत कर दीजिए। आप वहां के आम आदमी, गरीब आदमी तक विकास का लाभ ले गए हैं। बिहार और कोलकाता में क्या कोई अंतर है? उसको भी चालू करिए, उसको कीजिए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: No cross talk. Please do not disturb him.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Laluji, please conclude now. All others are also waiting to speak.

श्री लालू प्रसाद : मुझे बोलने का अधिकार है, मैं रेल मंत्री रहा हूं।

MR. CHAIRMAN: You have made your point.

श्री लालू प्रसाद : ठीक है, मैं समाप्त करता हूं। मैं आपको एश्योर करता हूं कि अगर आप सहयोग लीजिएगा तो हम लोग सहयोग देंगे। रेल सबका है, न आपका है, न मेरा है, न राज्यमंत्री जी का है। यह भारतीय रेल है, भारत का रेल है, सभी का रेल है, गरीब आदमी का है, सभी का है। इस रेल को बचाकर रखना, सहेजकर रखना। इसलिए मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूं। जिन लोगों ने मुझ पर आरोप लगाए हैं, एक आदमी, एक एमपी इस बात के हैबिचुअल हैं, उन्होंने मेरे ऊपर तमाम तरह के आरोप लगाए हैं, जिनमें कोई दम नहीं है।

महोदय, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए फिर दोहराता हूं कि सात दिन में यह स्पष्ट हो जाना चाहिए। आप रेल में हैं, तो रेल के लिए आपकी कोशिश है, आपने प्रयास किया है। आप अपने प्रयास में सफल हों, यही हमारी कामना है, लेकिन सभी बातों को व्यावहारिक रूप से समझकर करें।

MR. CHAIRMAN: All those hon. Members who would like to lay their speeches on the Table of the House, may do so.

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): सभपति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

मैं रेलवे को देश के विकास की वाहिनी मानता हूं। रेलवे के बिना किसी क्षेत्र का विकास तथा पूर्ण न्याय देना संभव नहीं है। अगर सभी क्षेत्रों का विकास करने के दृष्टिकोण से रेल बजट प्रस्तुत किया जाता तो शायद हम इसका बहुत ज्यादा हार्दिक स्वागत करते। हमने देखा है कि इस बजट में सभी क्षेत्रों के विकास के लिए न्याय नहीं किया गया है। जो आदिवासी बहुल वनवासी क्षेत्र, पहाड़ी क्षेत्र हैं, उनके बारे में इस बजट में कम प्रावधान किया गया है। मैं आदिवासी, वनवासी बहुल क्षेत्रों को रेल से जोड़ने को बहुत महत्वपूर्ण मानता हूं। मैं रेलवे को एक वाणिज्यिक संगठन नहीं मानता हूं। इन क्षेत्रों के लिए हमें नई रेलगाड़ियों के बारे में सोचना चाहिए था, लेकिन जब देश के जनजातीय, पहाड़ी क्षेत्रों में जहां पर आदिवासी, वनवासी भाई रेल के बिना जीवन जी रहे हैं, वहां यह सुविधा देना न्यायपूर्ण बात होती।

मैं कहना चाहूंगा कि पिछले वर्ष के बजट में हमारे क्षेत्र के जिला गड़घिरोली में वड़सा और गड़घिरोली रेल लाइन के लिए अग्रिम मान्यता दी गयी थी, जिसे इस बजट में नकारा गया है, उसके लिए कोई धनराशि नहीं दी गयी है। मैं आपसे विनती करता हूं कि पिछले वर्ष वड़सा-गड़घिरोली रेललाइन के लिए जो अग्रिम मान्यता दी गयी थी, उसके लिए धनराशि का प्रावधान किया जाए।[r77]

रेल मंत्री जी को चाहिए कि वह इस सदन में दिए हुए आश्वासन को पूरा करें। गढ़चिरोली जिला आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और वहां रहने वाले लोगों को नक्सलवादी गतिविधियों से आए-दिन जूझना पड़ता है। इसका सबसे बड़ा कारण यह है कि वहां उद्योग व्यवसाय नहीं हैं। इसलिए मैं इस क्षेत्र के विकास के लिए रेल मंत्री जी से धनराशि उपलब्ध कराने और काम शुरू कराने की मांग करता हूं। अगर वहां रेल लाइन बन जाएगी तो वहां के किसान भाइयों को काफी लाभ होगा। इसलिए वडसा से गड़घिरोली रेल लाइन हेतु तत्काल धनराशि मुहैया कराई जाए। इस क्षेत्र के किसानों के लिए उर्वरक, बीज आदि के यातायात हेतु वणी, मुकुटबन, ताडाली आदि स्टेशंस पर गुड्स शेड की जरूरत देखते हुए वहां रैक पाइंट बनाने चाहिए। इससे वहां के किसानों को इसका लाभ मिलेगा।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मुम्बई हेतु बल्लारशा से लिंक एक्स प्रेस पिछले साल शुरू की गई थी, यह हमारे लिए बहुत खुशी की बात थी। लेकिन इस ट्रेन को चलाने के लिए बल्लारशा स्टेशन पर पिट लाइन की आवश्यकता है। उसका काम पूरा नहीं होने की वजह से इस लिंक एक्सप्रेस को चलाने में काफी दिक्कत आ रही और यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है। इसलिए लिंक एक्सप्रेस के ठीक से परिचालन हेतु पिट लाइन का कार्य शुरू किया जाए और इसके लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाए।

सभापति महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री जी से यह भी कहना चाहूंगा कि चेन्नई से चलने वाली चेन्नई-बिलासपुर रेलगाड़ी कोरबा तक चलाई जा रही है और वह सप्ताह में एक बार चलती है। मैं मांग करता हूं कि उसे सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए और उसे आगे बढ़ाकर हावड़ा तक किया जाए। इससे मेरे क्षेत्र चंद्रपुर तथा गड़घिरोली जिलों में एक लाख से भी ज्यादा संख्या में रह रहे बांग्लादेश से निर्वासित- बंगाली भाइयों को हावड़ा आने-जाने में सुविधा होगी।

सभापति महोदय, हैदराबाद से चलने वाली तेलंगाना एक्सप्रेस ट्रेन कागजनगर तक जाती है, उसे आगे चांदा फोर्ट स्टेशन तक बढ़ाने की मैं

रेल मंत्री जी से मांग करता हूं। इसी तरह से भाग्यनगरी, रामगिरी जो पैसेंजर ट्रेन है, उसे बल्लारशा से चांदाफोर्ट तक चलाने की मांग मैं रेल मंत्री जी से करता हूं। चांदाफोर्ट स्टेशन का जब अमान परिवर्तन किया गया तो वह नया स्टेशन बना है। नई रेल लाइन पर सिर्फ दो ही रेलगाड़ियां चलती हैं। इस लाइन पर गोंदिया-चांदाफोर्ट-बल्लारशा के बीच में दोपहर को भी एक ट्रेन चलाई जा सकती है। इसकी मांग वहां की जनता भी कर रही है। इसलिए इस मार्ग पर यह रेलगाड़ी जरूर चलाई जाए। यहां पर यह कार्य आसान भी है, क्योंकि नई लाइन डालने की भी जरूरत नहीं है।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा है कि एक संसदीय क्षेत्र में एक पीआरएस दिया जाएगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में दो जिले आते हैं इसलिए मैं इन दोनों जिलों में एक-एक पीआरएस की मांग आपसे करता हूं। मुझे उम्मीद है कि आप उसे पूरा करने की कृपा करेंगी।

बल्लारशा -चंद्रपुर-नागपुर के बीच नई शटल ट्रेन चलाई जाए, क्योंकि इस मार्ग पर प्रवासी संख्या बहुत ज्यादा है। इस सड़क मार्ग पर सरकारी और निजी 250 से ज्यादा बसें दिन-भर चलती हैं। अगर यहां पर रेलगाड़ी चलाई जाएगी तो लोगों को बहुत लाभ होगा और रेलवे को भी इससे आर्थिक लाभ मिलेगा। बल्लारशा और गड़यादूर के बीच एक रेलगाड़ी चलती थी। यह 25 वर्ष से चल रही थी, जिसे बंद कर दिया गया है। अभी हमने मांग की कि फिर से यह रेलगाड़ी चलाई जाए, तो मुझे जवाब आता है कि यह रेलवे के लिए लाभदायक नहीं है, वाणिज्यिक रूप से ठीक नहीं होगी। लेकिन वह ट्रेन 25 साल से चल रही थी इसलिए उसे अभी चलाने में भी कोई दिक्कत नहीं आएगी। इसलिए इस ट्रेन को शुरू करने की मैं आपसे मांग करता हूं।

मेरे चंद्रपुर शहर में बाबूपेठ बस्ती है। वहां करीब 70,000 लोगों की आबादी है। लेकिन चंद्रपुर और बाबूपेठ के बीच में दो-दो रेल मार्ग जाते हैं, वहां पर ओवरब्रिज बनाने की हमारी मांग है। जब हम इस ओवरब्रिज की मांग करते हैं तो रेल मंत्रालय द्वारा वहां के म्यूनिसिपल कार्पोरेशन से 50 प्रतिशत तक का शेयर मांगता है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप अपने मंत्रालय की निधि से उस ओवरब्रिज का निर्माण कराएं, क्योंकि वहां की म्यूनिसिपल कार्पोरेशन के पास इतना पैसा नहीं है कि वह अपना शेयर दे सके। मैं यह भी कहना चाहूंग कि हम यह पहला मंत्रालय देख रहे हैं, सेंट्रल गवर्नमेंट के जितने भी मंत्रालय हैं।[R78]

ऐसा कोई मंत्रालय नहीं है जो राज्य सरकार से 50 प्रतिशत धनराशि मांगता हो, तब रेल मंत्रालय 50 प्रतिशत धनराशि क्यों मांगता है, इसका जवाब माननीय मंत्री जी दें। हम कोई रेल लाइन मांगते हैं तो 50 प्रतिशत पैसा स्टेट गवर्नमेंट से मांगा जाता है, ओवरब्रिज मांगते हैं तो 50 प्रतिशत राशि स्टेट गवर्नमेंट से मांगी जाती है। लेकिन देश में केन्द्र सरकार का ऐसा कोई मंत्रालय नहीं है जो 50 प्रतिशत धनराशि स्टेट गवर्नमेंट से मांगता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहूंगा कि यह जो 50 प्रतिशत धनराशि स्टेट गवर्नमेंट से मांगने की प्रथा है, नीति है, इसे बदला जाए और रेल का जो भी काम देश के विकास के लिए होता है, उसे अपने ही बलबूते पर कराए - ऐसा मैं सुझाव भी देता हूं और मांग भी करता हूं।

साउथ-नार्थ को अगर जोड़ना है तो चूंकि चैन्नई या बंगलौर से अमृतसर के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं चलती है और जो हमारे सिख भाई चैन्नई या बंगलौर में रहते हैं उनके लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है, इसलिए चैन्नई या बंगलौर से एक-एक गाड़ी अमृतसर तक बढ़ायी जाए। वहां की जनता की यह मांग बहुत वर्षों से है। माननीय मंत्री जी ने आदिवासी जिले वडसा-गढ़चिरौली लाइन के लिए, पिछले साल जो अग्रिम मान्यता दी थी, उसे पूरा करने की मैं विनती करता हूं।

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): महोदय, मैं सर्वप्रथम आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का सुअवसर दिया। मैं गढ़वाल संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जो आर्थिक रूप से पिछड़ा है। रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा संसद में पेश किया गया रेल बजट आम जनता को राहत पहुंचाने वाला है, मैं इस बजट का स्वागत करता हूं।

मेरा विश्वास है कि यूपीए अध्यक्षा माननीया श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे का चहुंमुखी विकास होगा और जन-जन तक इसका लाभ पहुंचेगा।

रेल बजट में रेल भाड़े तथा माल भाड़े में वृद्धि न करके रेल मंत्री जी ने अपनी राजनीतिक परिपक्वता का परिचय दिया है तथा आम जनता के दिलों को जीतने का प्रयास किया है। इस बजट में अमीर-गरीब सभी वर्गों के हितों का ध्यान रखा गया है।

माननीया रेल मंत्री जी का एक प्रश्न सारे सदन के सम्मुख है कि क्या रेलवे की परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यावहारिकता के पैमाने पर ही तोला जाए या फिर इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से भी देखा जाए। क्या विकास के लाभ केवल सुविधा सम्पन्न लोगों तक ही सीमित रखे जाएं और देश की दूर-दराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनता को इससे वंचित रखा जाए।

माननीया मंत्री जी ने स्पष्ट कहा है कि हो सकता है ये परियोजनाएं आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हों, फिर भी वे पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक हैं। उनको इन परियोजनाओं की और भी ज्यादा जरूरत है। उन्होंने दृढ़ता के साथ कहा है कि पद दलित एवं सुविधाओं से वंचित लोगों का उत्थान किया जाना चाहिए ताकि हमारे देश का समग्र रूप से सामाजिक एवं आर्थिक विकास हो सके।

माननीय महोदय, मैं यह बताना चाहता हूं कि मैं गढ़वाल संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं और विकास की आशा लिए उत्तराखंड की जनता ने कांग्रेस अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी और देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में आस्था जताते हुए कांग्रेस पार्टी को प्रदेश की सभी सीटों पर विजय दिलाई है। जनता ने विकास का एक नया सपना संजोया है। ऐसी स्थिति में जन-प्रतिनिधियों के ऊपर एक बहुत बड़ा दायित्व आ जाता है।

गढ़वाल संसदीय क्षेत्र एक बहुत बड़े क्षेत्रफल में फैला है तथा वहां प्राकृतिक साधन प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हैं। क्षेत्र तथा राष्ट्र के विकास हेतु समुचित यातायात के साधनों का होना बहुत जरूरी है। इस प्रदेश में पर्यटन के क्षेत्र में भी अपार संभावनाएं हैं, इनका भी सदुपयोग पर्याप्त यातायात और संचार साधनों से ही संभव है। माननीया रेल मंत्री जी ने निसंदेह राष्ट्र के विकास के लिए, पिछड़े क्षेत्रों के विकास का अपना मिशन बनाकर, आर्थिक विकास की दिशा के लिए, एक नये अध्याय का सूत्रपात किया है। [r79]

इस संदर्भ में देश के सुदूरवर्ती क्षेत्रों में रेल पहुंचाने के लिए रेल मंत्री जी ने रेल बजट में जो एक विशेषज्ञ समिति के गठन का प्रस्ताव किया है वह सचमुच स्वागत योग्य कदम है। मुझे विश्वास है कि इस कमेटी के गठन से देश के पर्वतीय राज्य उत्तराखंड, जहां आजादी के साठ साल बाद भी रेल का विस्तार नहीं हो सका है, इस राज्य को इसका लाभ मिलेगा। उत्तराखंड राज्य आज यह प्रतीक्षा कर रहा है कि वहां रेल का विस्तार कब होगा। आशा है कि विशेषज्ञ कमेटी इस पर्वतीय राज्य के लिए ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन, जिसका कई बार सर्वे हो चुका है, इस लाइन को बनवाने के लिए विचार करेगी। इसके साथ ही टनकपुर-बागवेश्वर प्रतिक्षित रेल लाइन बिछाने के लिए भी विचार किया जाएगा। इन रेल लाइनों के विस्तार से ही उत्तराखंड का विकास संभव है।

मैं रेल मंत्री जी को यह भी कहना चाहूंगा कि इन योजनाओं को राष्ट्रीय योजनाएं घोषित किया जाए। इसके लिए संसाधनों को जुटाने के लिए चाहे रेल बांड जारी किए जाएं, ताकि बड़ी-बड़ी योजनाएं राष्ट्र हित में जल्दी पूरी की जाएं। जब मैं रेल राज्य मंत्री था, हम लोगों ने बायलोजिकल टायलेट्स का रिसर्च प्रारम्भ किया था, जिससे किसी प्रकार की भी गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलती थी और गंदगी को एक टैंक के अंदर कंटेन हो जाती थी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता था। इस प्रकार के अगर बायलोजिकल टायलेट्स बन जाएं, तो मैं समझता हूं कि रेलवे स्टेशनों पर गंदगी समाप्त हो जाएगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र के अंदर भारत आगे बढ़ेगा।

भारत में रेल के डिब्बों के बनाने में एल्यूमिनियम प्रचुर मात्रा में लगाया जाता है, जबकि इसकी जगह पीवीसी लगाई जा सकती है। रेलों के अंदर लगे पंखों का डिजाइन बाबा आदम के जमाने का है। उसमें लोहे का इस्तेमाल होता है। पंखे बनाने में लोहे की जगह प्लास्टिक का इस्तेमाल किया जा सकता है। इसी प्रकार से वैकल्पिक चीजों का इस्तेमाल होना चाहिए। महंगी चीजों की खपत कम से कम की जानी चाहिए। मैं विशेष कर, हमारे तिवारी जी, जो उत्तराखंड के मुख्यमंत्री थी, उन्होंने उत्तराखंड का बहुत विकास किया। वे चाहते थे कि उत्तराखंड में रेल का विस्तार हो। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि उत्तराखंड में आज जंगल राज हो गया है। आपने समाचार पत्रों और टीवी पर देखा होगा कि एक नौजवान रणबीर को पुलिस ने गोली मार दी। इस प्रकार की घटनाएं नहीं होनी चाहिए। मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि भारत के अंदर ही नहीं, भारत से बाहर सिंगापुर तक रेल चलाइए। भारत से बाहर बंगलादेश तक रेल चलाइए। भारत से मास्को को रेल से जोड़िए। भारत से नेपाल को जोड़िए। इन सभी रेलवे लाइनों का विस्तार हो और माल की ढुलाई हो तथा रेल की आय बढ़े।

उत्तराखंड के विकास के लिए मैं चाहूंगा कि देहरादून से लखनऊ एक सीधी ट्रेन भी चलाई जाए तथा लखनऊ जाने वाली ट्रेनों में फर्स्ट ए.सी. के कोच भी लगाए जाएं। देहरादून से कानुपर एक सीधी ट्रेन भी चलाई जाए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जाए। इन ट्रेनों में भी फर्स्ट ए.सी. कोच लगवाए जाएं। हावड़ा कोलकाता से हरिद्वार के लिए एक और सीधी ट्रेन चलाई जाए। गोहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जाए। कोटद्वार के लिए होहरी रेल लाइन होनी चाहिए। दिल्ली से रामनगर के लिए सीधी ट्रेन चलनी चाहिए।

MR. CHAIRMAN : You may lay on the Table rest of your speech.

श्री सतपाल महाराज : महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। हरिद्वार से देहरादून तक रेल को डबल ट्रेक बनाया जाए। कोटद्वार, ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए। कोटद्वार तथा रामनगर, जो राष्ट्रीय राजमार्ग से जुड़े हैं, इन्हें आदर्श स्टेशन बनाया जाना चाहिए। पर्यटकों को बढ़ाने के लिए अधिक से अधिक रिजर्वेशन केंद्र खोले जाने चाहिए। इसके साथ-साथ नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है, जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं, इनके लिए जंक्शन में स्टापेज होगा, तो उन्हें बहुत लाभ प्राप्त होगा।

*कोटद्वार तथा रामनगर जो राष्ट्रीय राजमार्ग से जुड़े हैं को आदर्श स्टेशन बनवाना चाहिए ।

आई आर सी टी सी एवं उत्तराखंड सरकार के साथ टूरिज्म पैकेज किया जाना चाहिए ।

पर्यटकों एवं दूरदराज क्षेत्र की जनता की सुविधा के लिए इस क्षेत्र में अधिक रिजर्वेसन केन्द्र खोले जाएं ।

नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार हे जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय ना में कार्यरत हजारों सैनिक, वपारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं ।

निम्न गाड़ियों 2331-2332 हिम गिरी एक्सप्रेस, 5654-2588, अमरनाथ एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस 2327-2382 उपासना एकसप्रेस एवं 5097-5098 जम्मू बरौनी एक्सप्रेस का नजीबाबाद जंक्शन जेसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है । अतः नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों को भी रोका जाए ।

साथ ही मेरा यह भी सुझाव है कि उत्तराखंड में एक रेल भर्ती बोर्ड (आर0आर.बी) की स्थापना होनी चाहिए क्योंकि इस प्रदेश में अभी तक कोई रेल भर्ती बोर्ड न होने से यहां के बेरोजगार युवाओं को रेल सेवा का लाभ नहीं मिल पाता । दूर-दराज पहाड़ी इलाकों में बेरोजगार युवकों को रेल रोजगार के समाचार बहत देर से मिलते हैं जिससे वे इसका लाभ नहीं उठा पाते । अतएव इस प्रदेश के प्रमुख शहर

ऋषिकेश अथवा रामनगर में रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना हेतु विचार किया जाना अति आवश्यक है ।

इन्हीं शब्दों के साथ में आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे इस सुअवसर पर बोलने का मौका दिया । *

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT): Hon. Chairman Sir, at the outset, I congratulate Hon. Minister for Railways for not increasing passenger fares as freight charges inspite of a sharp increase in fuel prices. At present, railways cannot be treated as a business venture. Rather it is to be made accountable to the society. The railways play a major role in socio-economic development by connecting various sections of the society. This year's Rail Budget somewhat reflects this aspect. Now the issue is, the Rail Minister has announced a number of projects and also the upgradation of passenger amenities and services. But under the current scenario marked by economic recession and turmoil, whether these projects and schemes will really take-off is the big question. Wherefrom the funds are going to be collected and if not collected adequately then whether all these projects will be completed or will remain incomplete this question remain to be answered. The Budget has talked about Public-Private-Partnership. Railway department is on of the most important departments of this country. And I think that the projects will be implemented through P-P-P mode leading slowly and gradually to privatization and also commercialization. If commercialization occurs, then government regulation will become minimum. Therefore I, on behalf of our party RSP, oppose this move.

You all must be knowing that there are numerous vacancies in Railways. Huge manpower is always required to take care of the safety and security aspects. In the interest of 'Ma,Mati,Manush', the vacant posts should be immediately filled, otherwise like every other year there will be 2% retrenchment of workers in the Railways. If we take the estimate of last 5 years, we find that scores of announcements were made regarding rail services and facilities, but those have not been mentioned in this Budget. We don't know whether those projects were implemented or scrapped. Had there been a mention of the earlier declarations, we would have been able to make a comparative study.

---

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

19.00 hrs.

Now, I come to my constituency and let me put forth its requirements before Hon. Minister. I belong to West Bengal's South Dinajpur district which was deprived of rail network even after independence. After a lot of political struggle and mass movement, Balurghat-Eklakhi project started in 2004. What is the condition of this project now? Only one and a half train plys during the entire day. In the morning, the train starts from Balurghat at 5 A.M. to go to Kolkata. But this train cannot be availed by the rural people or the urban passengers as it is too early in the morning ; that too runs thrice a week only. On the other three days, the train comes late at night at about 10 O' clock or 11 O' clock. Thus common poor people of the area cannot travel by it. So my specific request to Hon.Railway Minister would be to adjust the time schedule and run this train regularly at least 6 days a week.

Passenger amenities are next to nothing - there is no proper platform, no shade, no drinking water, no light and you will be surprised to know that even signals are missing - the train runs without signals. Though this Balurghat-Eklakhi rail project is a profitable project, yet amenities and facilities are nil.

You should also know that even passenger trains do not run regularly. If a train leaves Balurghat in the morning, it can return to Balurghat in the evening thus facilitating cheap, hassle-free travel for the common people and senior citizens. Hon. Railway Minister knows everything; she is aware of the problems so I request her to consider these proposals and help in developing this under-developed part of the state. 20,000 tribal people reside here. It was earlier represented by a person from Scheduled Caste community ; now it has been converted into a general seat. I humbly submit that this backward region can be developed by crisis-crossing rail network and better connectivity. Hon. Railway Minister should keep this is mind and lend a helping hand in creating a better future.

You've allowed me to speak in my mother tongue Bengali for which I am grateful to you Sir. With these words I conclude.

*__श्री जोसेफ टोप्पो (तेजपुर) :__ मैं असम गण परिषद के नेता के रूप में सुश्री ममता बनर्जी, रेल मंत्री द्वारा लोक सभा में पेश रेल बजट 2009-10 पर बहस में भाग लेने के लिए मौका प्रदान करने के लिए आपका आभारी हूं ।

रेल मंत्री ने जो रेल बजट पेश किया है उस पर पूरे देश की मिली जुली राय है, कुछ लोगों ने इसे बहुत अच्छा और कुछ ने इसे खराब बताया है । मेरी राय में इस बजट में भारत के उत्तर पूर्वी राज्यों के लिए कोई विशेष ख्याल नहीं रखा गया है जबकि माननीय मंत्री स्वयं भारत के पूर्वी राज्य पश्चिम बंगाल से आती है ।

रेल मंत्री जी को यह ज्ञात है कि उत्तर पूर्वी राज्यों में ट्रेनों की एवं स्टेशनों की स्थिति बहुत अच्छी नहीं है । यहां स्टेशनों पर ना तो यात्रियों के बैठने की उचित व्यवस्था है और ना ही मूल-भूत व्यवस्था है । असम में कई स्टेशनों के बीच मीटर गेज को ब्राडगेज में बदलने के लिए सर्वे और अन्य कार्यवाई हो चुकी है लेकिन फिर भी अभी तक इस संबंध में सरकार द्वारा कोई ठोस कार्यवाही नहीं की गई है । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान असम एवं उत्तर पूर्व में ऐसी ही कुछ समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूं जिनका इस बजट में समावेश होना जरूरी है ।

असम के डिब्रूगढ़ जिले में ब्रहमपुत्र नदी पर बन रहे रेल पुल का उद्घाटन वर्ष 2003 में तत्कालीन राष्ट्रपति श्री ए0पी0जे0 अब्दुल कलाम के हाथों कराया गया था किन्तु अभी तक जिस धीमी गति से इस पुल को बनाने का काम चल रहा है उससे इसके अगले 10 साल में पूरा होने की भी उम्मीद नहीं है । यह पुल न केवल असम बल्कि अन्य उत्तर पूर्वी राज्यों के लिए काफी लाभदायक होगा तथा इसे इन राज्यों में रेल का विस्तार हो सकेगा किन्तु रेल मंत्रालय द्वारा इस ओर उचित ध्यान ना देने तथा पैसे की कमी के कारण यह परियोजना कब पूरी होगी इसका कोई जवाब नहीं है ।

काफी पहले रेल मंत्रालय ने यह वादा किया था कि उत्तर पूर्वी राज्यों में मीटर गेज को जल्दी ही ब्राडगेज लाइनों में बदला जाएगा । जिससे मालगाड़ी तथा अन्य गाड़ियां रंगिया स्टेशन से आगे जाकर अस्णाचल प्रदेश, नागालैंड तथा अन्य राज्यों तक जा सकें किन्तु रंगिया (असम) से लेकर मोकलोंगसेलेक लाईन को ब्राडगेज में बदलने के सर्वे का काम होने के बाद भी अभी तक इस लाइन पर काम शुरू नहीं किया गया है । मालगाड़ियों से पूरे देश से आने वाले सामान को रंगिया स्टेशन पर उतारना पड़ता है और उसके आगे उसे मीटर गेज से भेजने के अतिरिक्त खर्च के कारण यह काफी महंगा पड़ता है तथा रंगिया स्टेशन पर भी माल रखने की उचित सुविधा उपलब्ध नहीं है।

लमडिंग से बदरपुर स्टेशनों के बीच मीटर गेज को ब्राडगेज में बदलने का काम चल तो रहा है किन्तु अगर यहां काम करने वाले मजदूरों को उचित सुरक्षा व्यवस्था तथा सुविधा उपलब्ध करायी जाए तो यह योजना जल्दी ही पूरी हो सकती है ।

मैनागुड़ी (पश्चिम बंगाल) से जोगीघोपा (असम) के बीच ब्राडगेज लाईन बनाने का जो काम चल रहा हे उसे अलीपुरद्वार तथा न्यू बोंगाईगांव स्टेशनों से भी जोड़ा जाना चाहिए ।

वर्ष 1982 से असम के स्थानीय लोग न्यू बोंगांईगांव में रेल कोच फैक्ट्री की मांग कर रहे हैं किन्तु अभी तक इस मामले में कोई उचित फैसला नहीं लिया गया है ।

आपके पहले रेल मंत्री ने एक नई ब्राडगेज लाईन कामख्या से बर्नीहाट तक बनाने की बात अपने बजट में कही थी जिसका इंजीनिरिंग तथा सर्वे का काम पूरा हो चुका है किन्तु एन0एफ0 रेलवे ने बिना किसी कारण इस योजना का रोक कर रखा है । मैं मांग करता हूं कि इस रेल लाइन पर तुरन्त काम शुरू किया जाना चाहिए ।

एन0एफ0 रेलवे ने ग्रुप डी के अंतर्गत करीब 3500 नई भर्तियों के लिए आवेदन मांगा था और जिसके लिए उचित संख्या में लोगों ने आवेदन भी किया था किन्तु करीब दो साल से ज्यादा समय गुजर जाने के बाद भी एन0एफ0 रेलवे ने इस बारे में कोई कदम नहीं उठाया है तथा वे कम कर्मचारियों से काम चला रहे हैं । अगर यहां नये कर्मचारियों की भर्ती जल्दी की जाती है तो एन0एफ0 रेलवे में जो काम बहुत ही धीमी गति से होते हैं उसमें तेजी आ सकती है ।

यहां पर यह बताना भी बेहद जरूरी है कि एन0एफ0 रेलवे की विभिन्न रेलवे कालोनियों की हालत काफी खराब है । पिछले 20 वर्षों इन कालोनियों की इमारतों की मरम्मत तो की जाती है किन्तु कोई भी नई इमारत का निर्माण नहीं किया गया । इस काम के लिए जो भी पैसा आता है उसमें भारी हेरा-फेरी की जाती है ।

उत्तर पूर्व के लगभग सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था नहीं है तथा लोग गंदा तथा बिना फिल्टर किया हुआ पानी पीने को मजबूर हैं । यही स्थिति यहां के रेलवे कालोनियों की भी है । इस संबंध में एन0एफ0 रेलवे को उचित निर्देश देने चाहिए कि कम से कम सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था हो ।

उत्तर पूर्वी राज्यों खासकर असम में रेलवे के अस्पतालों की स्थिति ठीक नहीं है यहां अधिकतर डाक्टर अपनी ड्यूटी से गायब रहते हैं तथा यहां मरीजों को घटिया स्तर की दवाईयां दी जाती हैं जिसकी जांच की जानी चाहिए तथा असम मालीगांव में एक नया एवं बड़ा रेलवे अस्पताल खोला जाना चाहिए जो कि सभी तरह की आधुनिक सुविधाओं से लैस हो ।

उत्तर पूर्व के अधिकतर स्टेशनों पर यात्रियों के लिए क्लॉक रूम की व्यवस्था नहीं है जिससे बाहर से आने वाले यात्रियों को काफी समस्या का सामना करना पड़ता है । मेरी माननीय रेल मंत्री से मांग है कि इस रेल बजट में उत्तर पूर्व के सभी रेलवे स्टेशनों पर क्लॉक रूम की व्यवस्था की जानी चाहिए ।

मैं अपनी इन्हीं मांगों के साथ माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस संबंध में उचित कार्यवाई करते हुए सभी प्रदेशों को रेल बजट में उचित स्थान दें तथा उत्तर पूर्व के 8 राज्यों पर विशेष ध्यान देते हुए इस समस्याओं को दूर करने का प्रयास करें ।

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving this opportunity to make my maiden speech in this august House on Railway Budget. At this juncture, I express my sincere thanks to my Party supremo Dr. Puratchi Thalaivi Amma, who with her dynamic eternal power, guides crores of common people like me and is a saviour of downtrodden. I respect my Party supremo Amma with great gratitude for her eminent act of picking the Members of Parliament this time from the bottom section of society to represent their constituencies and feel pleasure by providing those people such opportunity mainly because of the reason that they are well acquainted with every need of the people of the area to which they belong to.

At the outset, I wish to register my Party's view on this Railway Budget. The present Railway Budget superficially gives the impression of being a pro-people affair. However, in the process, infrastructure development and expansion of the railway network have been sidelined. The Budget focus appears to be on the personal vote-bank of the hon. Minister for Railways due to the reason that almost all the major projects announced in this Budget are earmarked for places like Lalgarh, Nandigram and Singur in West Bengal.

Despite the fact that the Railway Budget seems to have some good factors like not making any changes in fare and freight charges, reducing the extra charges of *tatkal* bookings from Rs. 150 to Rs. 100, introduction of nearly 60 trains, conversion of metre-gauge lines into broad-gauge, non-stop trains from Chennai to New Delhi on alternative days, it really seems to be buttered but not made

better. Really speaking, the State of Tamil Nadu compared to other States, still, has lot of metre-gauge lines which need conversion. The announcements made for the conversion of metre-gauge in all the previous Budgets rest on documents only. In practice, the conversions announced are not implemented as to the proposed distances.

The Budget does not focus on South India, particularly Tamil Nadu has been neglected. A huge number of demands regarding conversion of gauge, doubling of existing rail lines, acceleration of presently slow-running projects and upgradation of railway stations, have still not been addressed. Hon. Minister has announced that 700 kilometres has been targeted for doubling, but did not mention any doubling projects in Tamil Nadu, especially the requisition of doubling the line between Madurai to Chennai *via* Tiruchirappalli was not considered. If we take my Tiruchirappalli constituency, Srirangam is a famous and major pilgrimage centre and has one of the largest temple complexes in India. It also attracts a mass of devotees and visitors from all over the world. [r80]

The station requires upgradation and necessity for having a stop at Srirangam for the Vaigai Express and the same has been demanded for a long time. But these important demands are still not addressed in this present Budget. The Karur-Salem ongoing project is to be speeded up for completion and necessary funds may be allotted for this project.

Further, the Budget should have considered elimination of accident prone level crossings by making them safe with suitable bridges or sub-ways. In Trichy to Pudukottai National Highway 210, we are witnessing a heavy congested traffic which affects the routine life of the general public. The two railway crossings namely, the Karuvepplian Railway level crossing at Rasavayal in the highways and Triruvappur railway crossing in the city limit are the core reason for transport standstill. Therefore, it is the need of the hour to construct two railway flyovers on this National Highway. Likewise, the demand for construction of over-bridge in Hanjathidal Railway station at Tiruchirappalli should be considered on priority basis.

Sir, the Rock Fort Express which was originally running between Trichy to Chennai has been extended to Kumbakonam and currently running between Kumbakonam and Chennai for the last few years in a round about way. Resultantly, the general public of my constituency suffer a lot including insufficient seating accommodation. In view of this, I urge the Government to take necessary steps to restore the earlier status. Moreover, because of this round about way between Kumbakonam and would Chennai, the actual number of coaches meant for Trichy has been reduced from 24 to 13. Therefore, I request the Government to take steps to make Trichy as the starting destination.

Even though the Budget introduces nearly 57 new lines, I am disappointed since no specific new lines for Tiruchirappalli constituency have been announced. There is a need for new railway line from Thanjavur to Pudukottai via Gandarvakkottai. Gandarvakkottai is one of the assembly constituencies and also a taluk headquarters and there is a further need for new railway line from Jolarpet to Bangalore via Krishnagiri. So, I would request the hon. Minister to consider laying of new lines between these destinations.

It is announced in the current Budget that 6560 staff quarters are proposed to be constructed. However, there is no proposal in the Budget for renovating the existing quarters which are in a dilapidated condition due to longevity and depreciation. The Government should consider renovation of those existing quarters also. Particularly, in Tiruchirappalli, the quarters at Golden Rock Railway Colony are in dilapidated condition. Hence, I urge the hon. Minister to undertake a study on the conditions of the existing quarters to take appropriate steps for strengthening and renovating the quarters at Golden Rock Railway colony.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI P. KUMAR : I am concluding.

Notwithstanding many new trains introduced in this Budget, I further appeal to the Government through this House to introduce additional trains from Trichy to Kanyakumari, Tirchy to Chennai, Tirchy to Bangalore at night hours and from Pudukkottai to Chennai in day hours. I would request that this Government must consider these long pending appeals for new trains on these routes urgently.

Before concluding my speech, I thank the hon. Minister of Railways for inclusion of Tiruchirappalli as one of the 50 railway stations wherein the Government proposed to take up development of Multi-functional complexes. I further thank the hon. Minister for the proposal to improve overall efficiency and to reduce the unit costs of the workshops at Golden Rock in my constituency.

To conclude, in the words of Dr. Puratchi Thalaivi Amma, the present Railway Budget merely wielded a magical brush that gives a non-existent gloss to harsh realities. A lot more was expected from the hon. Minister for Railways.

श्री श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। अपने-अपने राज्यों और संसदीय क्षेत्रों से लोग हमें यहां चुनकर भेजते हैं, ताकि जो उनकी मांगें हैं, वे बजट के समय संसद में रखी जा सकें। ऐसी उनकी इच्छा रहती है[BS81]।

सभापति महोदय, पिछले वर्ष 2008-09 के रेल बजट में रेल मंत्री जी ने बहुत से आश्वासन दिये थे। हमें पता है कि सब आश्वासन पूरे नहीं कर पाते हैं लेकिन जो जनता के हित में हैं, कम से कम वे तो पूरे होने चाहिये। इसी प्रकार 2009-10 के रेल बजट में माननीया रेल मंत्री ने बहुत से आश्वासन दिये हैं। मुझे विश्वास है कि नयी रेल मंत्री उन आश्वासनों को जरूर पूरा करेंगी।

माननीया मंत्री जी ने कहा था कि जो सासंद अपने क्षेत्र से आते हैं, वे चाहते हैं कि उनके क्षेत्र को ज्यादा रेलगाड़ियां मिलें, ज्यादा रेल लाईनें मिलें। माननीया मंत्री जी 50 विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है। मुझे दुख हो रहा है कि पूरे देश के 7-8 राज्यों के लिये ऐसे आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही गई है। गोवा भी इस देश का ऐसा राज्य है लेकिन सूची में गोवा राज्य का नाम नहीं है। कम से कम एक स्टेशन तो विश्व स्तर का गोवा के लिये चुना जाना चाहिये था। इसलिये मैं मांग करूंगा कि सब राज्यों को कम से कम एक ऐसा स्टेशन जरूर दिया जाये।

गोवा इस देश का एक छोटा राज्य जरूर है लेकिन महत्वपूर्ण है। दुनिया के लाखों पर्यटक यहां आते हैं और इसे केन्द्र बनाकर देश के अन्य राज्यों में जाते हैं। यहां से जो गाड़ियां हैदराबाद, बंगलुरु, चैन्नई, बालांकिनी के लिये जा रही हैं, उनकी बुकिंग 15 दिन में खत्म हो जाती है। अगर आप पर्यटन को बढ़ावा देना चाहते हैं तो इन रूटों पर ज्यादा गाड़ियां चलानी होंगी ताकि पर्यटकों को सुविधा मिल सके। मैं मांग करता हूं कि मडगांव-मुम्बई रूट पर गाड़ी कम पड़ रही है, उसके लिये 2-3 गाड़ियां इस रूट पर और चलाई जाये। इसी तरह मडगांव से तिरुपति,जयपुर, चैन्नई,कन्याकुमारी, बंगलुरु के लिये आने-जाने के लिये गाड़ियां चलाई जायें।

सभापति महोदय, शीरडी एक तीर्थ स्थल है। महाराष्ट्र में सिन्धुदुर्ग, रत्नागिरी से बहुत लोग यहां आते हैं। पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि शिरडी स्टेशन बनेगा लेकिन यह काम नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि लोगों की सुविधा के लिये शीरडी स्टेशन बनाया जाये तथा गोवा से शीरडी के लिये एक सीधी गाड़ी चलाई जाये। गोवा में कोंकण रेलवे और साउथ वैस्ट रेलवे के दो रूट हैं। मैंने कुछ गाड़ियों की बात की है। जब तक साउथ वैस्ट रेलवे में मीटर गेज था...(व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIAPPA): Mr. Chairman, Sir, I would like to inform the House that Shirdi station is already commissioned when Shri Lalu Prasad was the Hon. Minister of Railways. More than eight trains including some special trains going there. The hon. Member may place his demands before the House and we will look into them.[s82]

श्री श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा): महोदय, मैं अपनी मांग दोहराता हूं कि गोवा से शिरडी तक एक नई गाड़ी दी जाए। जब साउथ वेस्टर्न रेलवे मीटरगेज थी उस वक्त गोवा से तिरूपति तक गाड़ी चलती थी और इसका नाम हरिप्रिया एक्सप्रैस था। दूसरी गाड़ी वास्को से मिरज चलती थी। जब रेल का कनवर्जन हुआ तो यह वायदा किया गया था कि हम ये गाड़ियां फिर से चालू कर देंगे, लेकिन ब्राडगेज कनवर्जन के बाद अब तक ये गाड़ियां शुरू नहीं की गयी हैं। मेरी मांग है कि इन दोनों गाड़ियों को अतिशीघ्र शुरू किया जाए। इनसे गोवा के बहुत से लोग चाहे वे बेलगांव के हों, कोल्हापुर के हों, मिरज के हों सब जाते हैं। यह उनके लिए बहुत कठिनाई की बात बन गयी है। मेरी यह मांग है कि इन दोनों गाड़ियों को फिर से शुरू किया जाए।

महोदय, कोंकण रेलवे 10-12 साल से शुरू हो गया है और इस पर बहुत लोड है। दिल्ली से साउथ के लिए जाने वाली बहुत सी गाड़ियां यहां से होकर जाती हैं। जो भी गाड़ी जाती है वह पूरी तरह फुल होती है और गोवा के लोगों को उसका कोई फायदा नहीं होता है। गोवा के लोगों के अलावा साउथ के लोगों की भी यह मांग है कि कोंकण रेलवे ट्रैक को डबल किया जाए ताकि उसके ऊपर ज्यादा गाड़ियां चला सकें और लोगों की अड़चन साल्व हो जाएं।

महोदय, जैसा कि मैंने कहा कि गोवा एक छोटा सा राज्य है, लेकिन यह वर्ल्ड का एक टूरिस्ट स्पॉट है। हजारों-लाखों सैलानी, जितनी गोवा की पापुलेशन है, उससे भी ज्यादा विदेशी टूरिस्ट यहां आते हैं। मैंने देखा है कि देशी-विदेशी सैलानियों की दृष्टि से कई राज्यों में आपने व्हील ऑन पैलेस गाड़ी चलायी है। एक अच्छा टूरिज्म स्पॉट होने के नाते गोवा में भी एक व्हील ऑन पैलेस गाड़ी चला दी जाए ताकि गोवा में टूरिज्म का और विकास हो जाए। गोवा के बहुत से स्थलों को टूरिस्ट बार-बार देखने के लिए आते हैं। गोवा में दूधसागर नामक एक वाटरफाल है, लेकिन वहां जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। जो विदेशी आते हैं, वे वहां जाने की सोचते हैं, लेकिन उन्हें बहुत कठिनाई होती है। हमारे आसपास के राज्यों के लोग भी वहां जाते हैं। वहां जाने की कोई व्यवस्था न होने के कारण इसका डवलपमेंट उतना नहीं हुआ है, जितना होना चाहिए था। पांच-छह महीने के लिए, जब टूरिस्टस ज्यादा संख्या में वहां आते हैं, तब एक सीजनल ट्रेन, पेडने से दूधसागर तक, पेडने से कोलेन तक, एक सीधी गाड़ी चलायी जाए, मैं गोवा की ओर से यह मांग करता हूं।

महोदय, गोवा के दो-चार स्टेशनों में से करमली स्टेशन कैपिटल के निकट है। नार्थ से साउथ जाने वाली सभी गाड़ियां वहां नहीं रूकती हैं। लोगों को 40 किलोमीटर घूमकर वापस राजधानी पणजी आना पड़ता है। मेरी मांग हैं कि वहां से जाने वाली सभी गाड़ियों का करमली स्टेशन पर स्टॉप होना चाहिए ताकि सैलानियों और यात्रियों को तकलीफ न हो।

महोदय, मैं एक बात और आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि आज पढ़े-लिखे युवकों की संख्या बहुत ज्यादा है। महोदय, साउथ वैस्टर्न रेलवे हो या कोंकण रेलवे हो, इन दोनों जगह गोवा के युवकों को उचित परसेंट में रोजगार नहीं मिलता है। मैं मांग करता हूं कि गोवा में रेलवे का एक रिक्रूटमेंट सेंटर शुरू किया जाए।

महोदय, मडगांव गोवा का एक बड़ा स्टेशन है और इस स्टेशन पर बहुत भीड़ हो जाती है। इससे जब बूढ़े, सीनियर लोग टिकट लेने के लिए जाते हैं तो वहां काउंटर कम पड़ते हैं। अतः मेरी मांग है कि मड़गांव स्टेशन पर एक-दो नये काउंटर खुलवा दिये जाएं ताकि आर्मी पर्सन

और बूढ़े लोगों को निश्चित तौर पर इसका फायदा मिले।

महोदय, गोवा में रेलवे ट्रैक की लंबाई 60-70 किलोमीटर से ज्यादा है और वहां बहुत से मैन और अनमैन गेट हैं। लोगों को इस कारण से बहुत दिक्कत होती है।[C83]

इसलिए मैं मांग करता हूँ कि जहां-जहां अनमैन्ड लैवल क्रासिंग है या मैन्ड लैवल क्रासिंग है वहाँ ओवरब्रिज या अंडर ब्रिज बनाए जाएँ। इससे एक्सीडैन्ट्स की गुंजाइश भी नहीं रहेगी। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बता सकता हूँ कि वहाँ मये नाम से एक गाँव है, वहां रेलवे लाइन के पार एक श्मशान भूमि बहुत सालों से है। कोंकण रेलवे तो अभी आई है। वहां के अधिकारियों ने, जो लकड़ी उस श्मशान भूमि में जाती है, उसको वहां ले जाने के लिए दो-तीन साल से मना किया हुआ है जिस कारण लकड़ी को सिर पर ढोकर ले जाना पड़ता है। मैं माँग करता हूँ कि वहाँ श्मशान भूमि तक वह गाड़ी पहुँचे। जल्दी से जल्दी इसका उपाय मंत्री जी को ढूँढ़ना पड़ेगा।

मैं एक अंतिम बात कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ। चार-पाँच साल पहले स्काइरेल का एक प्रोजैक्ट गोवा में पायलैट प्रोजैक्ट के रूप में कोंकण रेलवे ने शुरू किया था लेकिन उसमें जो फाइनैंशियल सपोर्ट चाहिए, वह गोवा सरकार को अभी मिला नहीं है। मेरी माँग है कि इसमें जो फाइनैंशियल सपोर्ट मिलेगा, वह केन्द्र की ओर से देकर एक अच्छा प्रोजैक्ट जो स्काइरेल का है, यदि वह सक्सैसफुल हो गया तो पूरे देश में लागू होगा। इसलिए अच्छा फाइनैंशियल सपोर्ट केन्द्र के रेल मंत्रालय की तरफ से वहाँ मिले तो एक अच्छा प्रोजैक्ट लोगों के सामने आएगा।

इन्हीं शब्दों के साथ जो मांगें मैंने आपके सामने रखी हैं, उनकी पूर्ति अतिशीघ्र करें, यही मांग करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR) : Sir, at the very outset, I would like to congratulate the Hon'ble Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, for presenting the first Railway Budget, which has been lauded for its 'no hike in passenger fares'.

I would like to especially thank the hon. Railway Minister for including the Bibinagar-Nallapadu (Guntur) doubling project in Guntur Division of South Central Railway in the current budget. But electrification of the said project has to be done. High expectations of the people of my State, Andhra Pradesh should be addressed. At present passengers are put to a lot of inconvenience as there is disruption or dislocation and regular scheduled trains on this route are disturbed and some of them are cancelled. Electrification of this line would enable free and frequent movement of goods trains carrying cement, lime, coal and other industrial raw materials for the industries located in this route from different parts of the country, without changing to the power engines, which would also reduce cost of maintenance as the diesel prices are skyrocketing. Not only that, the actual running time between Guntur and Secunderabad, the headquarters of the South Central Railway would be considerably reduced. I would strongly urge the hon. Railway Minister to take steps for the electrification of the Bibinagar-Nallapadu(Guntur) line immediately.

Other than the above project, there is no mention of significant railway project aimed at Andhhra Pradesh.

Another important request of the people of my parliamentary constituency is doubling and electrification between Guntur-Tenali section, as this is an important single line which connects Guntur to other important cities like Chennai, Bangalore, Trivandrum, Howrah and New Delhi on either sides. I hope, the hon. Minister would give due vent to this genuine request.

The other request of mine is connected to the circular train between Vijayawada-Tenali-Guntur. the unique feature of this route is that two sides, that is, Guntur-K.C. Canal (Vijayawada) doubling & electrification is complete, if Guntur-Tenali is doubled & electrified, can be possible for the circular train. While the third side, consisting of a small patch of 25 kms. is pending for doubling and electrification. Completion of this triangular route would save a lot of time and passengers would be benefited considerably. Hence, I would request the hon. Railay Minsiter to take this small project of doubling and electrification of 25 kms. of Guntur-Tenali on a war fotting for the completion.

I would also request for introduction of Circular trains between Guntur-Tenali-Vijawada, three coastal district of Andhra Pradesh and the trains running presently between Chennai-Vijayawada canbe diverted through this route to decongest the already saturated Vijayawada-Tenali route. I hope, the hon. Railway Minister would consider this genuine request of mine and issue instructions in this regard.

In your Railway Budget, you have proposed a new Superfast Express Train between Visakhapatnam-Secunderabad-Mumbai. I welcome this effort and I am grateful to you. But my request is this Supefast Express may be run connecting Vizakhapatnam-Vijayawada-Guntur-Nadikudi-Nalgonda route, as there is literally no train connecting Mumbai.

You have also increased the frequency of Train No. 2739/2740 (Visakhapatnam-Secunderabad) from 4 days a week to daily. We welcome this gesture on your part. I would once again request you, Sir, to ensure that this Train pass through Guntur-Nadikudi-Nalgonda route of Guntur Divions of South Central Railway for the benefit of the passengers of this area.

In the 14th Lok Sabha, I had requested for inclusion of a number of projects for the benefit of my Parliamentary constituency. Many of

the projects are pending for implementation. Hence, I would like to reiterate for inclusion of some of the very important projects concerning my parliamentary constituency in the Railway Budget for implementation, without any delay.

I had been requesting for a 'day-time train' from Guntur to Chennai, which would be convenient for the passengers of this area. Another Intercity train between Guntur and Tirupathi may also be introduced for the convenience of pilgrims.

I would like to bring to your kind notice that earlier Nagarjun Intercity Express between Tenali-Secunderabad was merged with Janmabhumi Express which run between Tenali-Secunderabad, which has resulted in passengers of Guntur and Nalgonda districts deprived of space, even to stand, in the said train. it would not be out of place to request you to introduce a new day time express train between Guntur-Secunderabad, as a substitute, for the erstwhile Intercity Express, under the name and style of Nagarjuna Express, named after a renowned Boudha saint, Acharya Nagarjuna.

As Guntur is a hub of tobacco, Cotton and other commercial crops, ornamented with Acharya Nagarjuna University, and the famous Buddhist Centre, Amaravathi situated very near this City, many foreign visitors and tourists are traveling through this Guntur Railway Station. Hence, I request the Hon. Railway Minister that Guntur Station may also be included in the list of model stations.

As you are aware, now that doubling and electrification between Vijayawada and Guntur is completed, I would request that allthe non-daily trains, running between Vijayawada-Chennai and beyond be diverted through New Guntur-Tenali route, which connects Guntur, the Divisional headquarters, to the Grand Trunk route.

In the end, I would also request you to kindly consider introducing new trains to be originated from Guntur towards important cities in the South like Tirupati, Chennai, Hyderabad.

The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, Dr. Y.S. Rajasekhara Reddy, has written to Kumari Mamata Banerjee, for the inclusion if a number of projects in the ensuing Railway Budget for 2009-2010. In his letters, he has even agreed to participate by sharing cost in some of the projects, thus, extending our helping hand, in the speedy execution of important projects. I hope the hon. Railway Minister would consider this offer and initiate steps to take up long-pending projects concerning Andhra Pradesh and implement them without any further delay.

Sir, I hope and pray the Hon'ble Raiwlay Minister will include the important railway projects mentioned in my speech, and satisfy the long cherished desire of the people of Guntur and neighbouring districts of Andhra Pradesh.

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget.

The Indian Railways is one of the largest railway networks in the world with complex geological and strategic areas.

It would indeed require a careful and a concerted effort to present a Railway Budget and our hon. Railway Minister had done an excellent job.

The world is undergoing a severe economic recession and the hon. Minister has kept that in her mind and has not proposed any hike either in passenger fare or in freight rate.

In fact, she has introduced a unique scheme by which the poorest of the poor in the unorganized sector get to travel a distance of up to 100 km. by paying just Rs.25 per month.

I am not going into the details because many Members have already mentioned many important points. I would straight come to the projects in Kerala, which is my State.

As far as the Railway Budget is concerned, people of Kerala are very happy. In this Budget, the Railway Minister has given more allocation for on-going projects in Kerala; she announced eight new trains and extension of four trains; and the people of Kerala are appreciating the hon. Railway Minister for this kind consideration. At the same time, I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister, regarding important railway projects and regarding the problems being faced by the people of Kerala.

The previous UPA Government has announced establishment of a Coach Factory at Palakkad. We are very grateful to Shri Lalu Prasad because when he was the Railway Minister, he announced a Coach Factory there. But so far, it has not been established. This Coach Factory is a dream project of Kerala. This is a long pending demand of the people of the State of Kerala. The land acquisition process is delayed; even though it is the responsibility of the State Government, the Railway Minister should urge upon the State Government for early completion of land acquisition process.

In this Budget, there is no provision or fund allocation for this project. I request the hon. Railway Minister to make sufficient fund

allocation for early completion of the Coach Factory at Palakkad. [p84]

Another important demand of the people of Kerala is to set up a separate railway zone. At present Kerala comes under Southern Railway Zone. On the development front of railways, Kerala is being neglected. There is no proper allocation of fund for the development of zones. Since there is not a separate railway zone, people of Kerala feel that such type of negligence is taking place. In India all other major States have separate zones except Kerala which is very unfortunate. As far as railway income is concerned, Kerala is contributing a major part but the development of railway there is still in a pitiable condition. The people of Kerala strongly demand a separate railway zone and I would request the hon. Minister to consider the genuine demand of the people of Kerala with regard to setting up a peninsular railway zone in Kerala.

Another important demand is with regard to the doubling work. In Kerala two doubling works are going on; one is Shornur-Mangalore and another is Ernakulam-Kayamkulam *via* Kottayam −Allappy. So far this work has not been completed because of non-availability of sufficient fund. Passengers are facing a lot of inconvenience because of traffic congestion in these two lines. Almost all trains are running late because of this being the single line. In these routes, at each railway station, trains are waiting for crossing. It is very difficult for the passengers to reach their destinations in time. In every Budget the Minister announces more new trains in this line but due to non-availability of double line trains get stuck in one of the stations and get delayed. The Railways has earmarked a very meagre amount in this Budget also, which is very much insufficient. Therefore, I would urge upon the hon. Minister to allocate more fund for early completion of this project.

Another important point I would like to draw the kind attention of the hon. Minister is regarding the gauge conversion projects in Kerala. Sir, the Railways had taken up the gauge conversion works in respect of 45 kms. stretch of Kollam-Punalur in 2003. The target for completion of this project was 2006 but still the work is in progress. This project is in my constituency. According to my opinion, nearly 90 per cent of the work has been completed and only small work is left. The hon. Minister in this Budget has announced that this project will be completed by the year 2009. I would request the hon. Minister to include this project in the 100 Days' Programme of the UPA Government which will be of great help to the people of Kerala. In the month of September the people of Kerala are celebrating Onam festival. The hon. Minister can give this project as an Onam gift to the people of Kerala.

The second phase of gauge conversion from Punalur-Sengottai is also to be taken up this year. In this current Budget an allocation of Rs.90 crore for Kollam-Virudunagar gauge conversion project has been made. This entire project is connecting Chennai to Kollam *via* Virudunagar-Tenkasi. The portion of this project in respect of Tamil Nadu has already been completed and trains are running on this line. Kollam-Punalur is also going to be completed very shortly. But the work between Punalur-Sengottai, a stretch of 70 kms., is held up because of delay in alignment finalisation. I am given to understand that this alignment finalisation has been completed. So, the work should start immediately.[R85] Then only, the entire stretch from Kollam-Chennai will benefit the passengers of Kerala and Tamil Nadu. I urge upon the hon. Railway Minister to look into the matter and issue necessary instructions to the authorities to take up this project on top priority basis.

I welcome the announcement of the hon. Railway Minister about the extension of Sabari Railway line from Erumeli to Trivandrum. This line will be helpful for people of Trivandrum, Kollam, Pattanamthitta and Kottayam Districts and also this has made the rail connectivity of Eastern Part of Kerala. Lakhs and lakhs of Lord Ayyappa devotees, those who are coming from Trivandrum side can easily reach Sabarimala Temple through this line. I request the hon. Railway Minister to implement this project immediately.

I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister about the Chengannur-Adoor-Kottarakkara-Trivandrum line. The survey for this line has been completed very long ago. The survey report is with the Railway Ministry. This line is parallel to the main centre road which is connecting Central Travancore area. At present, the people of Central Travancore do not have any railway connectivity. I request the hon. Railway Minister to include this line in this budget itself.

In this Budget, my Constituency, Mavelikkara, has been totally neglected. The Chengannur Railway Station is one of the most important railway stations in Kerala. But the condition of the Chengannur Railway Station is very poor and adequate facilities are not available for the passengers. The hon. Minister, in this Budget, has announced the development of *Adarsh* Stations with basic facilities such as drinking water, adequate toilets, catering services, waiting rooms and dormitories especially for lady passengers, better signage and other basic facilities are universally available. The hon. Minister has also announced that they are taking up 375 stations for inclusion as *Adarsh* Stations, of which 309 have already been identified. Of the 309 Stations, Chengannur Railway Station in Kerala has not been included. I request the hon. Railway Minister to include Chengannur Railway Station in the remaining 66 Stations. Chengannur Railway Station is the gate way of Sabarimala Temple. Crores and crores of Lord Ayyappa devotees are coming from different parts of the country. The hon. Railway Minister may consider upgradation of the Chengannur Railway Station as a Model Station and construct a Rail Yatri Nivas with minimum of 1000 rooms/ dormitories for the benefit of Lord Ayyappa devotees. I also request the hon. Minister for construction of a separate building for the computerized ticket reservation in Chengannur Railway Station. The IRCTC should establish a permanent catering services with vegetarian *janata* food for the benefit of Lord Ayyappa devotees.

Near Chengannur Railway Station, i.e. about 3 kilometres away there is a place called Cherinaar. There is 50 acres of unutilized railway land there. I request the hon. Minister to utilize this land for any railway project like setting up of a Railway Hospital with medical college/nursing college or for any other purposes which will of great help to the people of this area.

MR. CHAIRMAN : You have taken enough time. So, you can place rest of your speech on the Table of the House.

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : Sir, I am laying rest of my speech.

*Regarding other important stations in my Constituency, i.e. Sasthankotta, Mavelikkara and Chenganachery, these Stations are also in need of developmental activities. These stations need platform shelters, upgradation of platforms, foot-over-bridge, drinking water facilities, waiting rooms, etc. I urge upon the hon. Railway Minister to consider these stations also for development purposes. Regarding the stoppage of trains, there are long pending demands of people, which include:-

(a) Stoppage of Sabari Express at Mavelikkara

(b) Permanent stoppage of Garib Rath at Chengannur

(c) Stoppage of Intercity Express at Thakazhi

(d) Stoppage of Malabar Express at Mandrothurathu

(e) Stoppage of Kannoore Express at Sasthankotta

(f) Stoppage of Parashuram Express at Sasthankotta

I request the hon. Minister to consider the above genuine demands of the people.

Regarding extension of train services is concerned, the following two requests may kindly be considered by the Minister:-

(a) Ernakulam-Kottayam Passenger Train up to
Kayankulam

(b) Madurai-Kollam Passenger Train up to Kottayam
Regarding construction of ROBs, I urge upon the hon. Minister to consider the following three requests:-

(a) Myangapally near Sasthankotta Railway Station

(b) Kallumala near Mavelikkara Railway Station

Nulukodi near Changanachery Railway Station

With this words I thank you for giving me an opportunity to speak on the subject.*

***श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगाँव):** महोदय, मा0 रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट भाषण के शुरूआत के 10वें 12वें लाईन में कहा गया कि रेल परियोजनाओं का विकास का आधार आर्थिक न होकर सामाजिक होगा। हमें खुशी हुई थी कि रेल सुविधायें सामाजिक आधार पर प्राप्त होंगी लेकिन बजट के अध्ययन से ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे के विकास का आधार सामाजिक व आर्थिक न होकर राजनीतिक है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करना चाहता हूं कि जब रेलवे भर्ती बोर्ड की समीक्षा हो तो रेलवे में भर्ती के लिए इस तरह की नीति होनी चाहिए जिससे राष्ट्रीय के साथ साथ क्षेत्रीय अपेक्षाएं भी पूरी हों। मैं इस संदर्भ में कहना चाहूंगा कि रेलवे में सर्वाधिक भर्ती ग्रुप-डी की होती है। भारतीय रेलवे में प्रारंभ से ही भर्ती विभिन्न मंडलों में मंडल के क्षेत्राधिकार क्षेत्र के निवासियों की प्राथमिकता के आधार पर की जाती थीं। ऐसा रेलवे के परिचालन में गेंगमैन, खलासी आदि को वांछित क्षेत्रीय भाषा, वातावरण, जलवायु के ज्ञान व समझ से मिलने वाली मदद के कारण किया जाता था। परन्तु, वर्तमान में ग्रुप डी की भर्ती मंडलस्तरीय क्षेत्राधिकार में निवासरत निवासियों से न कर राष्ट्रीय स्तर पर किया जा रहा है, जिसमें भी पारदर्शिता का पूर्णतः अभाव रहा तथा भर्ती पूरी तरह प्रभावशील लोगों के मंशानुरूप हुआ।

सरकार से यह अपेक्षा है कि भारतीय रेलवे में कम से कम ग्रुप डी की भर्ती मंडल या जोनल रेलवे के क्षेत्राधिकार में पड़ने वाले हिस्से के निवासियों को प्राथमिकता के साथ की जाये। यह भर्ती महाप्रबंधक स्तर पर की जा सकती है।

रेल बजट में छत्तीसगढ़ की उपेक्षा हुई है। जिन नई ट्रेनों की घोषणा हुई है इसमें से दुर्ग-जयपुर तथा बिलासपुर-तिरूनेलवेली अंतरिम बजट के घोषणानुसार प्रारंभ हो चुकी जिसे नई ट्रेनों के नाम से घोषित किया गया है जबकि जबलपुर से अम्बिकापुर ट्रेन आरंभ करने से मुख्यतः मध्य प्रदेश ही लाभांवित होगा इस तरह नई ट्रेनों के मामले में छत्तीसगढ़ के साथ अन्याय किया गया है।

छत्तीसगढ़ से अजमेर, गोवा, जम्मू के लिए सीधी ट्रेन सुविधा प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता है। बिलासपुर-राजधानी को हावड़ा तक बढ़ा दिया गया है। अतः छत्तीसगढ़ के लिए दुर्ग से निजामुद्दीन (वाया कटनी) राजधानी एक्सप्रेस प्रारंभ किया जाना चाहिए। दिल्ली के लिए सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को नियमित किया जाना चाहिए। 5159/5160 दुर्ग-छपरा सारनाथ एक्सप्रेस तथा 8204/8205 दुर्ग-कानपुर बेतवा एक्सप्रेस को गोंदिया से चलाया जाना चाहिए।

---

* Speech was laid on the Table

छतीसगढ़ की उपेक्षा की बात हम इसलिए कर रहे हैं कि पूरे भारत में आप 50 स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तरीय सुविधायुक्त स्टेशन के रूप में विकसित कर रहे हैं। परन्तु छत्तीसगढ़ के एक भी स्टेशन को शामिल नहीं किया गया है। रेलवे जोन बिलासपुर दक्षिण-पूर्वी-मध्य रेलवे की सबसे अधिक राजस्व देने वाली रेलवे जोन है और रायपुर छत्तीसगढ़ की राजधानी है। इन दोनों स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशन की श्रेणी में रखा जाना चाहिए।

इसी तरह 375 आर्दश स्टेशन स्थापित किये जायेंगे जिसमें से 309 की पहचान कर ली गई है1 इस 309 की सूची में छत्तीसगढ़ के एक भी रेलवे स्टेशन को शामिल नहीं किया गया है जबकि नागपुर जोन का छत्तीसगढ़ में सबसे बड़ा स्टेशन डोंगरगढ़ है तथा राजनांदगांव, रायगढ़ व अम्बिकापुर जिला मुख्यालय है जिन्हें आर्दश स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाये।

डोंगरगढ़ से कोटा नई रेल लाईन सर्वे हेतु 40 लाख रूपये का प्रावधान किया गया है जो कि अत्यंत कम है। वर्तमान में लगीग 220 किलोमीटर सर्वे राजनांदगांव जिले के डोंगरगढ से कर्वधा होते हुए कोटा बिलासपुर के बीच किया जाना है। रेलवे में सर्वे में रेट ऑफ रिटर्न का काफी महत्व है। सर्वे रिपोर्ट घनात्मक आने पर रेल लाईन बनाने का फैसला होता है। उक्त स्थिति को देखते हुए डोगरगढ़-कोटा सर्वे आंशिक संधोधन की मांग करता हूं जिसके तहत डोंगरगढ़ और राजनांदगांव जिला मुख्यालय की दूरी मात्र 30 कि.मी. है और इस बीच में ढेलकाडीह में चूना पत्थर व अन्य खनिज संसाधन है। राज्य सरकार ने यहां सीमेंट प्लांट हेतु एम.ओ.यू. भी किये हैं। अतः सर्वे में इस क्षेत्र को शामिल करते हुए खैरागढ़ से राजनांदगांव तक एक अतिरिक्त लूप डेकर सर्वे किया जाना चाहिए।

इसी तरह अंत बिन्दु कोटा मानकर सवे किया जा रहा है। यदि लाइन से कोटा-बिलासपुर के बीच उस्लामपुर स्टेशन के पास जोड़ा जाता है तो यह हावड़ा-मुम्बई ट्रेक रूट का वैक्लिपक मार्ग बन सकेगा। अतः डोंगरगढ़ कोटा रेलमार्ग का सर्वे राजनांदगांव से प्रारंभ व उस्लामपुर (बिलासपुर) को अंत मानकर किया जाता है तो सर्वे की लागत में मामूली रूप से बढ़ोत्तरी होगी परन्तु लाईन की लाभ प्रदत्ता का बेहतर अध्ययन प्रस्तुत करेगा।

छत्तीसगढ़ में मुख्यतः बिलासपुर-दुर्ग से ही ट्रेनों का संचालन होता है अतएव यहां के कोचिंग काम्पलैक्स की क्षमता पूरी हो चुकी है। यहां से राज्य के पश्चिम के अंतिम छोर के नागरिकों से सुविधा नहीं दे पाते हैं। डोंगरगढ़ जो कि एक पर्यटक स्थल है, डोंगरगढ़ स्टेशन का महत्व इसलिए भी अधिक है क्योंकि यह छत्तीसगढ़ व आसपास के राज्यों का प्रमुख तीर्थस्थल है। देश के विभिन्न हिस्सों से मां बम्लेश्वरी देवी के दर्शन के लिए लोग यहां आते हैं। नवरात्र में यहां भारी भीड़ उमड़ती है और रेलवे स्वयं यहां सभी सुपरफास्ट ट्रेनों के स्टापेज उस समय देती है। यहां पर्यटन की और अधिक संभावनायें हैं परन्तु एक्सप्रेस ट्रेनों का संचालन यहां से नहीं होने के कारण इसका विकास नहीं होपा रहा है।

रेलवे धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए नई लाईन बिछाने का कार्य करता है। ऐसा केरल के गुरनवायर, महाराष्ट्र के शिरडी और वर्तमान बजट में आंध्र प्रदेश में सत्य सांई प्रशांतिनिलयम में किया जा रहा है। उपरोक्त स्थिति में सरकार से यह अपेक्षा है कि मां बम्लेश्वरी तीर्थ डोंगरगढ से एक्सप्रेस ट्रेनों के संचालन कराने के लिए आवश्यक कोचिंग काम्पलैक्स या पिट लाइन सुविधा का निर्माण किया जाना चाहिए।

बजट में दल्लीराज हरा रावघाट परियोजना के लिए सिर्फ 10 करोड़ आबंटन करने की बात कहीं गई है। इस परियोजना में रेलवे को 452 करोड़ देना है शेष राशि भिलाई इस्पात संयंत्र लगायेगी। यदि 452 करोड के विरूद्ध सिर्फ 10 करोड़ रूपये वर्ष भर में उपलब्ध कराया जायेगा तो यह योजना समय पर पूर्ण नहीं किया जा सकेगा और भिलाई इस्पात संयंत्र के बंद हो जाने की स्थिति पैदा हो सकती है।

अतः मांग करता हूं कि रेलवे द्वारा इस परियोजना हेतु देय राशि 452 करोड़ रूपये तीन समान किस्तों में 3 वर्ष के अंदर दिया जाना चाहिए ताकि भिलाई इस्पात संयंत्र को बंद होने से बचाया जा सके।

नॉन स्टापेज ट्रेनों के संदर्भ में मैं मांग करना चाहता हूं कि लम्बी दूरी होने के कारण इन ट्रेनों का तकनीकी स्टोपेज होंगे। जहां तकनीकि स्टोपेज होंगे वहां कोटा भले ही न दिया जाये परन्तु वेटिंग टिकट जारी किया जाये ताकि रिक्त सीटों की पूर्ति की जा सके इससे रेलवे को भी लाभ होगा।

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): Hon. Chairman, I thank you for giving me the opportunity to speak on an important issue like Railway Budget. I welcome this Railway Budget for the year 2009-10 and congratulate the Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee for coming out with good Budget with priority areas like passenger amenity, cleanliness, quality of Railway catering, safety and security and punctuality. Even in this period of economic slow down, in the Railway Budget they have neither increased the passenger fare in any class or any train nor the freight tariff. The endeavour to develop 50 stations as world class stations with international facilities and 375 other stations as ADARSH Stations with basic facilities is commendable.[R86]

I also welcome the various schemes started as "Maa Maati Manush", "Muskil Aasan" and "Izzat". I am also confident that the "Yuva" trains dedicated to the younger generation and the "Duranto" non-stop point to point trains are also highly appreciable announcements in the Budget. We also welcome the announcement of 57 new trains; extension of 27 routes and increase in the frequency of 13 services.

Sir, but we as Mumbaikars and the *Aam admi* travelling by the suburban trains are highly disappointed with this Railway Budget. I would like to put forth before the hon. Railway Minister the kind of expectations we had from the Railway Budget.

Sir, Thane was the place from where the first ever train in India started from Bori Bunder to Thane in the year 1853 and it deserves a heritage status and it should be developed as a heritage station the lines the CST Mumbai has been developed. A sum of Rs. 8.73 crore has been allocated to this station for its renovation. This amount is very less compared to the amount of revenue the station generates. The station annually generates revenue to the tune of Rs. 110 crore and it handles nearly three lakh passengers daily. I would like to request the hon. Minister to increase the allocation from Rs. 10 crore to Rs. 15 crore for this station. Stoppages of a few outstation trains at the Thane station has been pending for quite some time now. I would like to name a few of them. 2165 Dn and 2166 Up Lokmanya Tilak Varanasi Super Fast Express, 2173 Dn and 2174 Up Lokmanya Tilak Kanpur Udyog Nagari Express, the Mumbai CST Bhubneswar Konark Express and the Mumbai CST Kanyakumari Express. Again, of the 375 stations, 309 of them have been identified by the Railway Ministry to be made as *Adarsh* stations and amongst these 309 stations, two stations, namely, Ulhasnagar and Dombivili fall within my parliamentary constituency. But I would like to request the hon. Minister to consider including the Diva and Ambarnath stations also in this list. Diva is a station through which all trains of Konkan Railways passes and it also handles a heavy suburban traffic. Apart from that it caters to the Diva − Vasai and Diva − Panvel DMU routes. Along with that the Ambarnath should also be included in the list because it is an upcoming industrial area.

Sir, I highly appreciate the Railway Minister for attaching importance to having road over bridges with the prime concern for commuter safety. A proposal for a road over bridge in my constituency is pending with the Mumbai Division of Central Railway. I may inform the House that the Diva station handles very heavy traffic and vehicles have to cross 11 railway tracks to cross the "Railway Phatak". Therefore, I would like to request the hon. Minister to take up this matter with the Central Railway and clear the proposal on top priority.

Sir, an Integrated Security Scheme has been announced for 140 stations. I would like to request the hon. Railway Minister to include Thane station and Kalyan junction in this list of 140 stations. Although 53 new railway lines have been introduced, it is shocking to find that the Kalyan Malshej Ahmednagar railway route has not been included in this list even though the demand for the same has been knocking the doors of the Railway Ministry for the last 20 years. This route also will fall under the "Kisan Vision" project as vegetables and other food products which are highly perishable are transported *via* roadways. So, I would very sincerely request the hon. Railway Minister to consider including this Kalyan Malshej Ahmednagar railway route in the list of these 53 new routes that has been announced.

Sir, the concept of having air-conditioned double decker coaches has been introduced in this Budget. I would like to request the hon. Minister to have a pilot study done for the same on Mumbai Pune route and I am confident that the hon. Railway Minister will give this train to the state of Maharashtra.

Sir, a lot has been talked about the MUTP phase I and Phase II. I would like to request the hon. Minister to give her personal attention to the project going on under MUTP phase I and phase II. Under MUTP phase I, the progress of the work for Belapur −Seawood - Uran which is to be completed by December 2010 has literally stopped. This route is very important particularly because of the coming up of the SEZ in Navi Mumbai.

Sir, there was a detailed proposal for conversion of nine coaches rakes to 12 coaches rakes on the Harbour Line routes, namely, CST − Panvel − Andheri and Thane − Vashi - Panvel. This was initiated by the Mumbai Division of the Central Railways and a detailed proposal has been sent to the Railway Board. [R87]

It is very necessary to start this project at a faster pace with a new airport coming up at Navi Mumbai. This line will be of great importance and the total cost of infrastructure of this project is around Rs. 180 crores and Rs. 300 crores is the cost which includes

rolling stock of 10,12 coach rakes. I am confident that this new railway line and the new conversion from nine to twelve coaches will also find a place in the railway budget.

In point No. 92 of the railway budget, project monitoring mechanism has been introduced for speedy execution of projects. I also request the hon. Minister that such a committee should be immediately formulated for all the MUTP projects which are far behind schedule. MUTP Phase I is to be completed by December, 2010 and MUTP Phase −II is to be completed by December, 2014. The fifth and sixth lines of Diva Thane in my constituency is far behind schedule. The work has not yet started. The work has not even started in Kurla Thane. Kalyan Junction is another major station in my constituency. Kalyan Junction is one of the highest revenue earning junctions. It collects around Rs. 120 crores a year and handles nearly 124 express and mail trains and 517 sub-urban stations. Kalyan Junction is like *pravesh dwar* for Maha Mumbai. So, I sincerely request the hon. Minister to give a thought to convert Kalyan Junction into Kalyan Terminus. Right now, we have CSTM at Dadar as the Terminus and Lokmanya Tilak Terminus at Kurla . But Kurla Terminus is not convenient to people. People do not have direct connectivity through suburban trains. I sincerely request the hon. Minister to give a thought to make Kalyan Junction as Kalyan Terminus. Kalyan area is going to develop in the coming years. Even the Maharashtra Government, through MMRDA has allocated nearly Rs. 1300 crores for the development of the area. I sincerely request the hon. Minister to give a thought to it and make Kalyan Junction into Kalyan Terminus.

Then, regarding Pragati Express which runs from Mumbai to Pune, a halt should be given at Kalyan Junction . This is also my sincere request. Once again, I thank the hon. Chairman for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in the debate on Railway Budget. I am speaking on behalf of Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam (MDMK) headed by Thiru Vaiko.

The hon. Minister has proposed to introduce 57 new trains, new lines at an estimated cost of Rs. 2921 crores, gauge conversion at an estimated cost of Rs. 1750 crore and special trains like non-stop point-to-point trains from Chennai to Delhi. They are all very much welcomed.

The hon. Minister has announced 50 railway stations to be upgraded with world class facilities. In addition to these, Coimbatore and Erode of Tamil Nadu may also be included.

Sir, the hon. Minister has announced that there is no increase in goods transport fare and passenger fare which are welcomed by the public.

Coimbatore to Shoranur daily passenger train is one of the 57 new trains introduced by the hon. Minister. This train may please be extended upto Erode. Erode is the birth place of social justice reformer, Thiru E.V. Ramasamy Periyar and it is the textile trade centre, an industrially and agriculturally developed district in Tamil Nadu.

Under the category of stations serving as pilgrimage centres, 50 stations are to be provided with multifunctional complexes. I request that Kodumudi at Erode District which is one such very important pilgrimage centre should be sanctioned a multifunctional complex. It is because thousands of people assemble from all over Tamil Nadu throughout the year.

To facilitate transport of vegetables and fruits, cold storage and temperature controlled perishable cargo centre may be sanctioned at Erode Junction.

Under Izzat scheme, concessional monthly season ticket of Rs. 25 upto 100 kilometres has been announced for the unorganised sector and poor people with monthly income not exceeding Rs. 1500. I would request the hon. Minister that the basic income ceiling should be increased from Rs. 1500 to [U88]Rs. 3000 per month.

Erode, Tirupur and Coimbatore cities are the most important ones in textile production with heavy passenger traffic. Hence, EMU trains should be introduced from Erode to Coimbatore, via Tirupur. It is very essential and useful to the commuters and profitable for the Railways.

Even though there are six booking counters at Erode Junction, there is lack of staff leading to passenger inconvenience during the peak hours. I came to know that there are a number of vacancies in Salem Division.

New proposed railway line between Erode to Palani, where survey is being done by the Department, I would request further allotment of funds to promote the scheme. In Kodumudi and Pasur stations, which is between Erode and Karur, only passenger trains are stopping. The public at large are making a request in this regard to stop all Express trains for a few minutes at these stations.

The following trains may be kindly extended as per the destination:

1. Train Nos. 1063/1064 running between Chennai and Salem may be extended upto Erode.

2. Train Nos. 573/574 running between Salem and Bangalore may be extended upto Erode.

3. Train Nos. 885/886 running between Erode and Jolarpet may be extended upto Chennai Central

4. Train Nos. 6344/6345 Amirtha Express, running between Palghat and Trivandrum may be extended upto Erode.

Salem Division which is formed newly should have a divisional hospital which may be located at Erode along with the existing Railway Hospital at Erode Junction. Erode to Sencottai new train already announced in the previous Budget, so far has not been made functional. I would request the same may be initiated early.

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI): Respected Chairman, Sir, I belong to Assam. Assam is a backward State. Connectivity from my constituency to other parts and the rest of the States is in a worst position. The railway track that is passing through my constituency from Rangia to Mokakchaleing is of British era. But these tracks still remain in a dilapidated condition.

I wrote a letter to the hon. Prime Minister to include this line in gauge conversion. I am happy to note that this line has been included in this Budget for gauge conversion. There is a provision in this Budget, which is the North-Eastern Region Rail Development Fund. But I would request the hon. Minister to see that this materialises. This should not be a mere announcement as it happened with other projects announced in the last Budget. Rongia-Mokakchaleing gauge conversion project should be completed within a specific time frame because this is a very important project. It connects Arunachal Pradesh. Arunachal Pradesh is the international border of China. We have faced a lot of problems during the Chinese aggression in 1962.

In this modern era, in the 21st Century, this still remains a metergauge line. So, this project should be completed in a time-bound manner. I hope our hon. Minister will take note of all these things and complete it within a short time.

Assam is a dumping ground of old coaches. During the last sixty years we have seen old coaches are being used in the trains that run in Assam to and from other parts and in the local areas also. The condition of these coaches is in a very bad shape. This should be replaced in a phased manner so that people can travel comfortably. Kumari Mamata Banerjee said that there should be *izzat*. *Izzat* should be given to our North-Eastern people also.

I would like to request our hon. Minister, through you, that Rongia station should be included in the list of stations for upgradation.

A new train to Mumbai should be introduced. Our students are going to Mumbai for studies since long time. But there is no rail connectivity via Nagpur.[r89]

But there is no train connectivity *via* Nagpur. Nagpur is an important station where our students go for study. We have a demand for a non-stop train to New Delhi because we have only Rajdhani Express. A lot of non-stop trains have been introduced to so many places in the current Railway Budget, but there is no mention of Assam. I hope the hon. Minister of Railways will take note of these things and introduce the non-stop train.

Sir, as I have said earlier, Assam is a backward State and there is not much opportunity for employment. So, in the fourth grade, at least, local people should be encouraged and they should be employed through the local employment exchange.

Sir, as far as I know, there was an agreement between the Assam Government and the then hon Minister of Railways, Shri Gulzari Lal Nanda, for this. So, I would like to request the hon. Minister of Railways to take note of these things and consider these things as Assam is the most backward State of this country.

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Sir, I rise to support the Railway Budget for the year 2009-10.

Sir, under the able guidance of our UPA Chairperson, Madam Shrimati Sonia Gandhi; and the laudable leadership of our beloved Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, our hon. Minister of Railways has presented to the nation a pro-poor Budget loudly appreciated by all sections of the public.

Sir, for the first time in the history of the Railways, for the past six years, in the Congress-led UPA Government, passenger fares and freights have not been raised. At the same time, better amenities, tangible concessions to the *aam aadmi* and student community and women folk are provided.

A record of 57 new trains and extended services of 27 trains and increased frequency of 13 trains are hailed by the railway users. There are so many welcome announcements in the Railway Budget. ...(*Interruptions*)

Sir, I am cutting short my speech because of paucity of time. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : We will have to wind up the discussion today at 8 o' clock.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : Yes, Sir. That is why I am cutting short my speech.

The long awaited Dindigul-Madurai doubling work is complete and it will be ready for traffic in another 15 days. If it is started, then ten new trains to Chennai from Madurai will be easily operated. Since I am pressing for this project for the last 13 years, and I am happy that it is complete now, I openly invite our hon. Minister of Railways to come to my constituency Dindigul to inaugurate this project.

Sir, to be frank, the Budget is disappointing so far as Tamil Nadu is concerned. Though there are so many announcements, there is no clear direction for the projects those are underway in Tamil Nadu and they are being executed at snail's pace. The need of the hour is to allot adequate funds for the incomplete projects.

Sir, I have three more points to make. The train traffic in the metre-gauge route is stopped between Dindigul and Pollachi and the track is ready for gauge conversion. The distance between Dindigul and Pollachi is 120 kms and the cost for conversion is estimated at Rs. 287 crore. An interim grant of Rs. 30/- crore only is sanctioned for the year 2009-10. This is the only train route to Palani, the hill temple which is considered to be one of the famous six abodes of Lord Saravana. Lakhs and lakhs of pilgrims from Tamil Nadu, Kerala and all over the country throng to this auspicious centre for darshan. Hence, I urge upon the hon. Minister of Railways to allot more funds in this year itself to complete the conversion project which is most essential.

Further, there are more than six level crossings in Dindigul town, which is my own constituency, in the above route and as a result, the traffic jam is increasing day by day. Road over bridges are very essential at Balakrishnapuram Pudur Gate and Nehruji Nagar and also underpasses in other places. I would request that sufficient funds should be earmarked for constructing ROB's on a war-footing[t90].[t91]

20.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Shri Chitthan, please conclude. We have to wind up now.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : I am the last speaker. I am cutting short my speech. I have got only one or two points to make....(*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Let us extend the time of the House till he concludes his speech....(*Interruptions*)

SHRI N.S.V. CHITTHAN : I have taken two or three minutes only....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The time of the House is extended till the completion of his speech. So, you carry on now.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : At present, the Rock Fort Express train is running between Chennai and Tiruchirappalli in full....(*Interruptions*)

श्री पवन कुमार बंसल : जो लोग इस रेल बजट पर बोलना चाहते हैं, वे कल बोल लें क्योंकि कल भी इस पर बहस होगी। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, the discussion on the Railway Budget will continue tomorrow. So, you will get time tomorrow.

...(*Interruptions*)

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): वह तो ठीक है, लेकिन हमारा कहना है कि आप आज एक घंटे का समय और बढ़ा दीजिए ताकि जितने लोग बोलना चाहें, वे बोल सकें। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Chitthan, please continue.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : I repeat that at present, the Rock Fort Express train is running between Chennai and Tiruchirappalli in full. This train may be extended up to Dindigul which is the centre for the adjoining districts. The distance between Tiruchirappalli and Dindigul is only 95 kms. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please do not disturb him. You will get the chance.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : The Goods Shed at the Dindigul ailway Station should be shifted to the much-spacious Vellode Station which is only 5 kms. away from Dindigul. The existing Shed at Dindigul is very cramped and it leads to a heavy lorry-traffic resulting in heavy traffic jam.

There is only one railway route in the Villupuram-Tuticorin-Nagercoil sector from the time of the Britishers. I have been repeatedly pressing for the doubling of the rail track between Villupuram and Dindigul to start with. The total length will be 273 kms. The total cost for doubling and electrification is estimated at Rs.822.38 crore. We, the people of South Tamil Nadu, are relying upon this Project for the economic emancipation as the monsoon failure is repeated every year. A very meager amount of Rs.15 crore is earmarked this year. I would, therefore, request the hon. Minister of Railways to allot a substantial amount to speed up the most-needed doubling and electrification project.

Lastly, Dindigul-Kumuli is another prestigious route for the Hindus all over the world. Lord Ayyappa in the Hill Temple of Sabarimala is worshipped by devotees all through the year and lakhs and lakhs of pilgrims throng the place for a glimpse and worship....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Member, you can lay it on the Table of the House. You have made your point.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : Sir, I am going to conclude my speech. The total distance is 133.56 kms. only and it is estimated to cost Rs.504.90 crore as on 31.3.2008. So, I would urge upon the hon. Railway Minister to take up this Project on a war footing.

Sir, the only metre gauge line in Tamil Nadu is that of the Madurai-Bodi line. It has got the distance of only 90 kms. To convert this into broad gauge line, a fund of Rs.250 crore is needed. If it is converted, we can think of extending the track to Kottayam thereby paving the way for better marketing facilities in respect of pepper and cardamom.

With these remarks, I conclude my speech.

*SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY (ANANTAPUR):

Sir, this is a good Budget withlot of innovative ideas and proposals. The non-stop Duronto trains is a very good idea and if implemented would be a great success in the history of Indian Railways. The fare has not been increased and this is continuously sixth Railway Budget by the UPA Government where the railway fare has not been increased. Many concessions have been proposed for the students and those with meager incomes. I congratulate the Hon'ble Minister for these and many other measures that she has undertaken in this Budget.

Another innovative idea in this Budget is to ask all the Members of Parliament to suggest a station of their choice in the constituency where computerized passenger reservation service could be introduced. This is a novel idea and this would help the Railways in locating these PRS points at the place where they are badly needed.

Sir, I do not want to take much time of this august House and would come straightway to the issues concerning my constituency. I have been representing Anantapur in Andhra Pradesh and this is my fourth term in this august House. A vast area of my constituency is covered with Railway network and the livelihood of many of the people of my constituency are dependent on Railways. Guntakal Division which is the largest earner of revenue in the South Central Railway lies in my constituency. It is but natural that the people of this area have many aspirations from the Hon'ble Minister of Railways which they want to articulate in this House.

Sir, as I said, Guntakal Divison is the largest revenue-earner of the SCR and is the entry point of the entire South of Andhra Pradesh and is strategically located to serve the people of the entire Rayalaseema region. there are many issues pertaining to this Division which need the urgent attention of the Railways pertaining to providing better passenger amenities to the people of this region.

NEW LINKS REQUIRED

The Rayadurg-Tumkur line has been sanctioned earlier. In the Interim Budget presented in February, 2009 an amount of Rs. Five crore was sanctioned for this work and in this Budget an amount of Rs. 13.48 crore has been provided. This line provides connectivity between Andhra Pradesh and Karnataka. the survey has also been completed and the work should be taken up immediately. A sum of Rs. 1,014.41 crore is required to complete this line and earliest possible measures should be taken to complete this line which would provide connectivity between two States.

A new line was proposed in the Budget of last year between Cuddapah and Bangalore via Madanapalli. the Governemnt of Andhra Pradesh has agreed to bear 50 per cent of the cost of this project. This would provide connectivity from the heart of Rayalaseema to

Bangalore. In this Budget only Rs. 29 crore has been sanctioned which is too meager. The final survey work has to be undertaken on a fast-track basis.

GAUGE CONVERSION:

The Dharmavaram-Pakala gauge conversion is a very important project of the Railways. This is the only pending meter guage line in the entire State. Guage conversion between Guntakal and Kallur has been completed. In this Budget Rs. 100 crore has been given for this gauge conversion. Speedier action should be taken to complete the gauge conversion work in 2009-2010.

NEW TRAINS REQUIRED:

Two very important pilgrim centres of Tirupati and Shirdi have no direct connectivity. There is a very urgent need to introduce a train between these two religious centres via Cuddapah, Gooty, Guntakal, Wadi, Solapur, Daund andAhmednagar.

From Hyderabad to Bangalore now there are only two trains both being night trains. There is no day-time train between Bangalore an Hyderabad. It is requested that an express service from Bangalore to Kachedguda should be introduced to leave both stations at around 7 a.m. in the morning and reaching the destination in 12 hours.

The very famous religious place of Puttaparthi which is connected by S.S. Prashanthi Nilayam station should be linked to Hyderabad with a direct train between these two stations.

EXTENSION OF TRAINS:

The 7607/7608 Tungabhadra Express is presently running as same day return train between Secunderabad and Kurnool only. The train stops at Kurnool for nearly three hours. The Tungabhadra Express should be extended up to Tirupati via Guntakal (divisional headquarters) so that it provides a day-time connectivity between Hyderabad and Tirupati. It can leave Secunderabad at the same time as of now and reach Tirupati in the evening. Correspondingly around the same time another train can leave Tirupati to reach Secunderabad. This would greatly help the large number of passengers on the route to travel to Tirupati and would increase the revenues of the Railways substantially.

STOPPAGE OF TRAIN :

The 2163/2164 Chennai Express running between Chennai and Mumbai does not stop at Gooty. Gooty is a very important junction on the route with a diesel loco shed. Large number of passengers are expected to travel towards Chennai or Mumbai and a two-minute stoppage for this train at Gooty would improve the revenues of the Railways to a large extent.

The 2797/2798 Venkatadri Express running between Chittoor and Kachedguda should be given a one-minute halt at Rayalacheruvu, an important station in Anantapur district. A number of people travel from here in both directions.

The 6533/6534 Jodhpur-Yeshwantpur Express train does not stop at the district headquarters and parliamentary constituency headquarters city of Anantapur. This is depriving a large number of people who would like to travel to Rajasthan as they have to travel to Guntakal to catch this train. this is depriving revenues to the Railways. This train should be stopped for at least two minutes in Anantapur.

INCLUSION IN THE LIST OF ADARSH STATIONS:

Anantapur is the district headquarters and also parliamentary constituency headuarters. The railway station at Anantapur does not have good amenities for the passengers. Anantapur station should be given the status of an Adarsh (model) stationed suitably upgraded to this level with all modern facilities. Equally, Guntakal station, which is a big junction and also Divisional Headquarters should be included in the list of Adarsh stations and upgraded immediately.

FILLING UP OF VACANCIES IN GROUP-C WITH LOCAL PEOPLE:

I would like to bring to the notic eof the Hon'ble Minister one aspect which has been affecting the Railways all over India and not concerned to Guntakal divison of South Central Railway alone. The Group-C posts in the revised category like Gangmen, Khalasi etc. are lower posts which are mostly unskilled and which can be filled with local people to a large extent. In the recent past, these posts are filled with large number of people from far-off Bihar. With this heavy influx of people from Bihar, there is a lot of resentment among the people that they are deprived of these jobs. This is leading to a lot of restlessness and difficult situation in the Division. I would suggest that these Group-C posts in the revised category should only be filled with local people who are available in abundance and who are familiar with the local language and who would have the feeling of serving the Railways to their satisfaction. The local talent

which is available in large numbers should be used to fill up these Group-C category posts.

Sir, passenger amenities has been given the top priority in this Budget for which I congratulate the Hon'ble Minister. Every effort should be made for maintaining cleanliness in the stations and providing drinking water and other facilities to the passengers.

With these words, I support the Railway Budget and would once again urge upon the Hon.'ble Minister to look into the demands of the people of Anantapur district, A.P. and attend to them on priority basis.

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, the discussion on the Railway Budget will continue tomorrow.

The House stands adjourned to meet tomorrow, the 8th July, 2009 at 11 a.m.